

€ 8,50 (D), € 8,50 (A), CHF 13,50 (CH), \$ 15,00 (US)



WWW.LGB.DE

# Depesche

DAS MAGAZIN FÜR LGB FREUNDE

AUSGABE 2/2023



## Die RhB und ihre Nummer 1

G 3/4 Rhätia als hochwertiges Metallmodell



### FAHRSPASS IM MITTELPUNKT

Arndt Stockhammer begeistert mit seiner Anlage

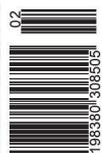


### EIN HOCHGEBIRGE ENTSTEHT

Das Bergmassiv der Schauanlage am Märklineum



420311179801



4 198380 308505

374623D

# Die Faszination der LGB Welt. Werden Sie Clubmitglied!

Profitieren Sie von diesen Vorteilen

## 4 x jährlich die LGB Depesche

In der legendären LGB Depesche erfahren Sie alles aus der und über die LGB Welt: praktische Ratschläge zum Anlagenbau, Hintergrundgeschichten zu aktuellen LGB Modellen und ihren Vorbildern, exklusive Kolonnen von Gartenexperten und viele Tipps, die das Hobby Gartenbahn noch faszinieren-der machen.

## Exklusives Clubmodell

Ihre Mitgliedschaft im LGB Club berechtigt Sie zum Erwerb eines exklusiven Clubmodells. Ein personalisiertes und wertiges Zertifikat senden wir Ihnen nach Auslieferung direkt nach Hause. Sammeln Sie die jährlich wechselnden Modelle.

## Jahres-Chronik

Erleben Sie die Höhepunkte des LGB Modellbahnjahres in Bewegtbildern als exklusiven Club-Download.

## Exklusives Clubpräsent

Als Clubmitglied erhalten Sie einmal jährlich ein exklusives Clubpräsent zugesendet.



## Katalog/Neuheitenprospekte

Den jährlich verfügbaren Hauptkatalog erhalten Clubmitglieder über den Fachhändler gratis. Unsere Neuheitenprospekte werden Ihnen direkt zugesendet.

## LGB Clubkarte

Ihre persönliche, jährlich neu gestaltete Clubkarte öffnet Ihnen die Welt des Modellbahnhobbys auf besondere Art. Als Mitglied sind Sie nicht nur unser Premiumkunde, sondern Sie erhalten auch Vorteile bei unseren derzeit über 100 Kooperationspartnern. Zudem hat Ihre persönliche Mitgliedskarte Bestellfunktionalität für alle im Club angebotenen Exklusivprodukte.

## Kostenloser Versand im Online Shop

Unser Online Shop gewährt Ihnen kostenlosen Versand innerhalb Deutschlands.

## Clubreisen\*

Auf unseren Clubreisen durch fantastische Landschaften und zu außergewöhnlichen Zielen können Sie mit Gleichgesinnten fachsimpeln. Und obendrauf gibt es auf den Reisepreis Rabatte.

## Kleines Willkommensgeschenk

für jedes neue Mitglied – lassen Sie sich überraschen.

## Geburtsstags-Gutschein

Zum Geburtstag erhalten Clubmitglieder einen Gutschein für unseren Online Shop und einen einmaligen Gratis-Eintritt ins Märkleinum.

Zudem gewähren viele Veranstalter von Modellbahnmessen unseren Clubmitgliedern attraktive Sonderkonditionen und Eintrittsermäßigungen.

LGB Club, Postfach 960, 73009 Göppingen

club@maerklin.com

+49 (0) 7161/6 08-213

**Jetzt Mitglied werden und gleich auf club.lgb.de online anmelden!**



# LIEBE LESERIN, LIEBER LESER



**Ihre Ansprechpartner  
bei LGB:** Silvia Römpp  
(LGB Club) und  
Andreas Schumann  
(Produktmanager LGB).

Die Strecken der Rhätischen Bahn gehören heute zum Weltkulturerbe und eine Fahrt hinauf ins Hochgebirge von Graubünden ist für viele Eisenbahnfans ein „Muss“. 1889, als alles begann, ging es natürlich sehr viel bescheidener zu. Die Landquart-Davos-Bahn – erst 1895 wurde der Name auf Rhätische Bahn geändert – kaufte ihre ersten Dampflokomotiven der Baureihe G 3/4, um die Strecke in den 1.560 Meter hoch gelegenen Kurort bedienen zu können. Die LD1 Rhätia zog dabei den Eröffnungszug. LGB widmet dieser Pionierlok nun feindetaillierte Modelle in Metallbauweise, die die Faszination dieser Gründerjahre wieder mit Händen greifbar macht. Neben der Version in Schwarz/Grün, wie sie bis 2014 als Museumslok im Einsatz war, in der schwarzen Version (wie sie als LD1 nach der jetzt anstehenden Wiederaufbereitung aussehen wird) und in der Version als Nr. 5 „Engadin“ mit Beschriftung und Farbgebung der Epoche I. Dazu verfügbar sind zwei passende Personen- und ein gedeckter Güterwagen. Der Glanz der Schmalspurbahnen ist aber nicht nur ein historischer. Wie die zahlreichen Jubiläen und Veranstaltungen in diesem Frühjahr und Sommer zeigen, ist ihre Anziehungskraft ungebrochen. So feiert die Pinzgauer Lokalbahn am 18. Mai mit Nostalgiefahrten und einem Fest am Bahnhof Zell am See/Tischlerhäusli ihr 125-jähriges Bestehen. Zu Pfingsten (27. bis 29.05.) steht traditionell das Bahnfest der Preßnitzalbahn in Jöhstadt an und Anfang August (04. bis 06.08.) lädt die Zittauer Schmalspurbahn zur 17. Historik Mobil ein. LGB wird bei diesen großen Ereignissen mit einem Stand vor Ort sein (Infos zu den Veranstaltungen siehe im Heft). Wer nicht reist, kommt bei dieser Ausgabe aber auch nicht zu kurz. Tolle Anlagen und Vorbildgeschichten zeigen den gesamten Reiz des Hobbys. Viel Spaß beim Lesen!

SILVIA RÖMPP

ANDREAS SCHUMANN

## „Faszination pur“

Mit der „Rhätia“ begann der Schienenverkehr in Graubünden. Mit Highend-Modellen erinnert LGB an die Pionierzeit der RhB.





**6** Prachtvolles Highend-Modell: mit der Rhätia begann der Bahnverkehr in Graubünden.

## MODELLE UND ANLAGEN

**TOP-MODELL** ..... **6**  
Die G 3/4 Rhätia überwand 1889 erstmals die Steigung zwischen Landquart und Davos. LGB präsentiert die Nummer 1 der RhB als Highend-Modell in drei Versionen, die die verschiedenen Epochen wiedergeben.

**TOP-ANLAGE** ..... **12**  
Noch heute ist Arndt Stockhammer, ein Modellbahn-Enthusiast seit Kindertagen, glücklich, dass er vor rund 16 Jahren seinen Bastelkeller verließ und mit der LGB Gartenbahn in den Garten zog.

**HARZLOK 99 0244-6 IM MODELL** ..... **20**  
Die Dampfloks der Baureihe 99 geben der Harzquer-, der Selketal- und der Brockenbahn ihr Gesicht. Nun kommt die 99 0244-6 als geschichtsträchtige Lok mit Ölfeuerung erstmals als Modell in Spur G.

**PERLE DER WESTSCHWEIZ** ..... **26**  
Die Montreux Oberland Bahn begeistert Eisenbahnfans weltweit. Dank eines „Wunders auf Schienen“ klappt jetzt auch der Umstieg von Schmal- auf Normalspur.

**KOLUMNE** ..... **30**  
Der Projektplan der LGB-Freunde Niederrhein ist prall gefüllt. Frank Tümmermann wagt einen Blick auf die wichtigsten Aktivitäten der nächsten Monate.

**LGB AUF MESSEN** ..... **31**  
Im Sommer stehen traditionell jede Menge Events an. Wir informieren über die wichtigsten Treffs.

**IMA 2023 IN GÖPPINGEN** ..... **33**  
Jetzt schon vormerken: Vom 15. bis 17. September findet die IMA in diesem Jahr in Göppingen statt. Mit den zahlreichen Loklegenden am Bahnhof und den zahlreichen Schauanlagen ein absoluter Publikumsmagnet.





**20** Die Baureihe 99 prägt bis heute den Auftritt der Harzer Schmalspurbahnen und die 99 0244-6 das Modelljahr 2023.



**26** Führt vom Genfer See bis hoch in die Schweizer Alpen: die Montreux Berner Oberland Bahn. Neueste Technik erlaubt jetzt sogar den Spurwechsel.



**36** Teil 3 unserer Serie über die LGB Schauanlage am Märklineum. Diesmal verraten wir, wie das große Bergmassiv Schritt für Schritt entstand.

**TIPPS UND KNOW-HOW**

**ALPINE SCHÖNHEIT XXL..... 36**  
Diesmal steht der Gebirgsbau auf der LGB Schauanlage vor dem Märklineum im Mittelpunkt. Das mächtige Bergmassiv mit seinen praktischen Felsenfenstern bietet nicht nur technisch so manche Finesse.

**ELEKTROPIONIERIN Ge 4/6 ..... 44**  
Schon Anfang des 20. Jahrhunderts stellte die Rhätische Bahn die Weichen für eine Elektrifizierung des gesamten Schienennetzes. Die Ge 4/6 war dabei der Garant für den großen Erfolg der neuen Technologie.

**IM PORTRÄT ..... 60**  
Die Landschaft zwischen Innsbruck und Salzburg bietet schönsten Alpenpanorama. Die richtige Kulisse für eine traditionsreiche Schmalspurbahn: Die Pinzgauer Lokalbahn feiert ihren 125. Geburtstag.



**60** Nostalgiefahrten mit dem Dampfzug und der Mh.3: nur ein Highlight der Feierlichkeiten zum Jubiläum 125 Jahre Pinzgauer Lokalbahn.

**LGB WELT**

**EDITORIAL..... 3**  
**AKTUELL..... 20**  
**CLUBNEWS..... 31**  
**NEU IM FACHHANDEL..... 40**  
**LGB VOR ORT..... 50**  
**ZUBEHÖR..... 52**  
**IMPRESSUM..... 49**  
**SCHÖNSTE GARTENBAHN..... 56**  
**VEREINE ..... 58**  
**HÄNDLER ..... 59**  
**VORSCHAU ..... 62**

# Die Nummer 1 der RhB

Mit ihr begann der Schienenverkehr in den Graubündner Bergen: der Dampflokomotive Rhätia. LGB widmet der Pionierlok drei Highend-Modelle, die für eine wichtige Epochenphase stehen.



Als 1889 der erste Zug der damaligen Landquart-Davos-Bahn (LD) fuhr, ahnte noch niemand, was aus dieser kleinen Bahn werden sollte. Heute kennen wir die Rhätische Bahn als modernes Bahnunternehmen, das einen eng getakteten Verkehr im Hochgebirge durchführt, aber auch weltbekannte Züge wie den Bernina Express oder den Glacier Express betreibt. Weitere Highlights bei der RhB sind Events wie der Weltrekord mit dem längsten

Personenzug mit 100 Wagen oder der Geschwindigkeitsrekord des Capricorn im Vereinatunnel. Aber auch die eigene Geschichte wird gepflegt und so ist heute noch die erste Lok der LD bei der RhB vorhanden. Doch schauen wir uns diese Lok mal näher an: Die erste Lok der G 3/4 mit der Nummer 1 wurde von der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik in Winterthur an die damalige Landquart-Davos-Bahn – erst 1895 wurde der Name auf „Rhätische

Bahn“ geändert – geliefert. Sie zog dann auch – zusammen mit einer Schwesterlok – den Eröffnungszug auf der Strecke von Landquart nach Klosters.

Die Lok war die erste von einer aus fünf Exemplaren bestehenden Serie, die die ersten Triebfahrzeuge der Bahn darstellten. Wie die Baureihenbezeichnung G 3/4 besagt, hat die Maschine drei Treibradsätze und einen Lauftradsatz, war knapp acht Meter lang und mit Vorräten circa 30 Tonnen schwer. Mit einer



**Absolut Highend:** Die Rhätia-Modelle sind komplett in Metallbauweise ausgeführt.

Leistung von 250 PS und einer Höchstgeschwindigkeit von 45 Kilometer pro Stunde kamen die Loks vor allem auf der steigungsreichen Strecke zwischen Klosters und Davos bald an ihre Grenzen, sodass sie nach der Lieferung der großen Mallet-Loks G2 x 2/2 im Jahre 1891 mit weniger anspruchsvollen Diensten beauftragt wurden. Die Eröffnung der Strecke von Landquart nach Thusis im Jahre 1896 war der Anlass für die Bestellung von drei weiteren G 3/4 mit den

Nummern 6 bis 8. Die Maschinen wurden gegenüber den Vorgängern verstärkt und die Wasser- und Kohlevorräte zudem vergrößert. Acht weitere Lokomotiven mit den Nummern 9 bis 16 folgten in drei Lieferserien in den Jahren 1901 bis 1908. Auch diese Loks wurden gegenüber den älteren Maschinen weiter verbessert und vergrößert, sodass sich das Leergewicht gegenüber der ersten Serie um rund vier Tonnen erhöhte. In der Folgezeit kamen die G 3/4 im leichten Per- ➤



**125 Jahre RhB:** Im Mai 2014 hatte die Rhätia nochmals einen großen Auftritt, bevor sie komplett restauriert werden musste (Bericht zur Aufarbeitung siehe Ausgabe 03/22).

sonen- und Güterverkehr sowie im Bau- dienst zum Einsatz. Da die RhB bereits frühzeitig mit der Elektrifizierung des Netzes begann, die im Jahre 1922 schon abgeschlossen war, wurden die kleinen Dampflok entbehrlich. So wurden bereits 1917 die Nummern 3 bis 5 nach Luxemburg verkauft, 1923 kam die Nummer 6 nach Brasilien und die Nummern 7 und 8 zur Centovallibahn im Tessin, wo sie im Bahnbau eingesetzt wurden. Im gleichen Jahr gelangte die Nummer 12 nach

Spanien, dort stand sie noch bis in die 1970er-Jahre in einem Stahlwerk im Einsatz. 1924 kamen die Nummern 15 und 16 zur Brünigbahn, die Nummern 9 und 10 folgten ihnen im Jahre 1924. Die Nummer 2 wurde 1925 verschrottet, während die Nummer 1 für ein geplantes schweizerisches Eisenbahnmuseum aufbewahrt wurde – damals bereits eine zukunftsweisende Entscheidung. Die Maschinen 11, 13 und 14 hielt man weiterhin für den Rangierdienst und als Reserverloks vor.

Die Nummer 13 wurde im Jahr 1950 verschrottet, sodass noch drei Stück dieser Loktype bei der RhB vorhanden waren. Die Nummer 1 ging im Jahre 1970 an die Museumsbahn Blonay-Chamby am Genfer See, die Nummer 14 verkaufte die RhB an die Appenzeller Bahn für den Einsatz vor Nostalgiezügen und die Nummer 11 ging an die Modelleisenbahnfreunde Eiger in Zweilütschinen, die sie im Museumsbetrieb auf der Berner Oberland Bahn und der Brünigbahn einsetzten.

Anlässlich des bevorstehenden 100-jährigen Jubiläums der RhB im Jahre 1989 kehrte die Nummer 1 nach Graubünden zurück und wurde dort betriebsfähig aufgearbeitet. Sie kam nach dem Jubiläum vor vielen Sonderzügen auf dem Netz der RhB zum Einsatz und war bis 2014 fester Bestandteil des Dampfsonderzugprogramms der Rhätischen Bahn. Typisch für diese Lok war der Anstrich in Grün/Schwarz mit den aufgesetzten Messingschildern und dem Namen „Rhätia“. Doch mit Erreichen der Fristen im Jahre 2014 musste die Lok erneut abgestellt werden. Aufgrund der hohen Kosten für die Aufarbeitung – geschätzt war rund eine Million Franken – war ihr Schicksal zunächst ungewiss. Doch bei der RhB geriet die Lok nicht in Vergessenheit – man suchte nach finanzieller Unterstützung



gedeckter Güterwagen (Art. 43814)

**Eindrucksvoll:** Passend zur Rhätia bringt LGB Wiederauflagen von zwei Personen- und einem gedeckten Güterwagen in originalgetreuer Farbgebung und Beschriftung.



Personenwagen (Art. 30342)

und fand sie – auch LGB konnte der RhB mehrfach einen Spendenbeitrag überreichen. Nachdem der Betrag für die Wiederaufarbeitung zustande gekommen war, begann zunächst die Untersuchung der Lok, um die notwendigen Arbeiten festzustellen. Dabei zeigte sich, dass der Aufwand höher ausfallen würde als ursprünglich geplant. Dennoch hielt man am Ziel der Restaurierung fest und beschloss, die Lok im Zustand der Ablieferung im Jahre 1889 wieder fahrtüchtig zu machen. Das heißt: in der schwarzen Ausführung, wie sie anfangs im Einsatz war. Auch wird von der Dampfgruppe der RhB sehr viel Wert auf eine originalgetreue Wiederaufarbeitung gelegt, natürlich sind gewisse Kompromisse aus technischen Gründen unerlässlich.

So hatte die Lok damals keine elektrische Beleuchtung, diese wurde dann nachgerüstet – allerdings ist die Lichtmaschine verdeckt im Rahmen unter dem vorderen Kesselteil eingebaut, sodass man sie nicht sehen kann. Auch behält die Lok die Führerhausrückwand mit den großen Fenstern – aus Sicherheitsgründen: Die LD 1 hatte bei der Ablieferung sehr kleine runde Fenster – eher Bullaugen – oben in der Rückwand, was aber das Problem mit sich brachte, dass die Sicht nach hinten schlecht und vor allem für kleinere

Lokführer fast unmöglich war. Übrigens wurde dieses Manko bereits kurz nach der Ablieferung behoben und die Lok erhielt die größeren Fenster.

Geplant war eigentlich, dass die Rhätia zur Saison 2023 wieder im Einsatz sein sollte, leider hat sich das – nicht zuletzt durch die Umstände der letzten Jahre – etwas verzögert, sodass jetzt von einer Fertigstellung im Jahre 2024 ausgegangen wird. Doch das wird dem schönen Bild keinen Abbruch tun, wenn die kleine

Lok das erste Mal mit entsprechenden Oldtimerwagen im Einsatz sein wird ...

## Die Rhätia im Modell

Bereits zum 125-jährigen Jubiläum der RhB erschien bei LGB ein Modell der Rhätia, wie sie damals in der grün/schwarzen Farbgebung im Einsatz war. Dieses Modell entsprach der gewohnten Ausführung der LGB Modelle aus wetterfestem Kunststoff, robust und mit vielen Details. 2017 folgte ➔

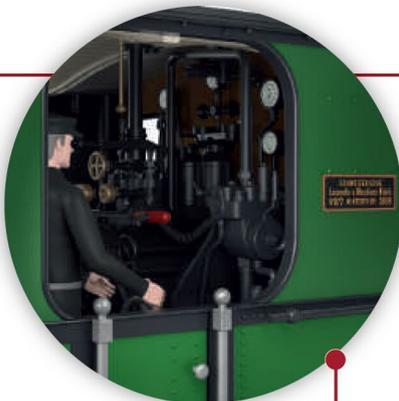
### HIGHLIGHTS Dampflokomotive G 3/4 Rhätia Art. 26273 (Epoche VI)



- 1 Feindetailliertes Modell in schwerer Metallbauweise mit vielen angesetzten Details.
- 2 Ausgerüstet mit einem mfx/DCC-Decoder mit zahlreichen Licht- und Soundfunktionen.
- 3 Dampfstoß an der Vakuum-Bremse und Pfeife sowie Zylinderdampf und radsynchroner Dampfstoß am Schornstein.
- 4 Antrieb mit einem Hochleistungsmotor; alle Treibradsätze über Kuppelstangen angetrieben.
- 5 Türen zum Führerstand und Rauchkammertür zum Öffnen.
- 6 Führerstand mit kompletter Inneneinrichtung; originalgetreue grün/schwarze Farbgebung/Beschriftung der Epoche VI.

#### Genial:

Der Führerstand der Rhätia ist im Modell umfangreich nachgebildet; die Türen links und rechts lassen sich – wie auch die Rauchkammertür – öffnen.



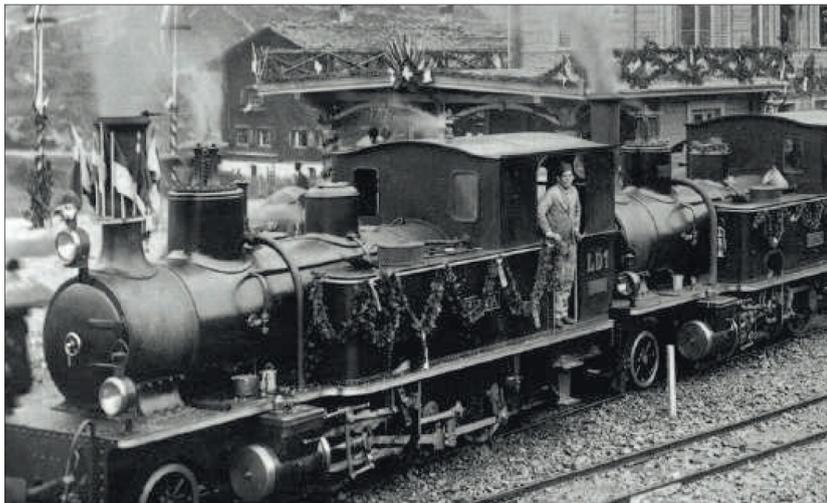
## Dampflokomotive G 3/4 Rhätia

#### Vorbildgerecht:

Der eingebaute Rauchgenerator erzeugt radsynchronen Dampfstoß und Zylinderdampf sowie Dampf am Auspuff der Vakuumbremse wie an der Pfeife.



Personenwagen (Art. 30341)



**Sonntag, 29. September 1889:** Der Eröffnungszug auf der Strecke Landquart – Davos mit der LD1 an der Spitze beim Zwischenhalt im Bahnhof Klosters Platz.



**Urmutter der Rhätischen Bahn:** Mit der LD1 nahm die Landquart-Davos-Bahn ihren Betrieb auf. Das LD1-Modell (Art. 26274) gibt diesen Ursprungszustand bis ins Detail wieder.

dann eine Variante als schwarze LD1, die einen Spendenanteil für die Wiederaufarbeitung des Originals ermöglichte.

Nachdem vor zwei Jahren die Highend-Modelle der RhB-Krokodile bei den LGB Freunden für sehr viel Freude gesorgt haben, kamen immer wieder Wünsche auf, die Rhätia auch als Highend-Modell herauszubringen. Zur Spielwarenmesse 2023 war es dann so weit: LGB stellte die Lok in verschiedenen Varianten als absolut maßstäbliche Highend-Modelle in kompletter Metallbauweise vor. Im Stil der letzten Modelle – wie dem Krokodil oder der HG 4/4 – ausgeführt, können diese Modelle auf der ganzen Linie überzeugen. Angetrieben von einem leistungsstarken Motor, sind sie ausgezeichnet vor entsprechenden Zügen einzusetzen und auch ein Betrieb auf dem Radius 1 mit 600 Millimetern ist möglich. Der eingebaute mfx/DCC-Sounddecoder ermöglicht im Digital-Betrieb umfangreiche Funktionen, darunter den radsynchronen Dampfausstoß, Zylinderdampf und auch an der Pfeife wird Dampf ausgestoßen, wenn diese Funktion betätigt wird. Hinten ist eine digital schaltbare LGB Systemkupplung montiert, vorne kann die beiliegende normale LGB Kupplung eingesetzt werden. Die Türen zum Führerstand sind beidseitig zu öffnen, ebenso die Fenster in der Führerstands-rückwand und die Rauchkammertür. Ein weiteres schönes Detail ist der nachgebildete Antrieb des Tachometers mittels Gestänge am letzten Treibradsatz. Von der Rhätia wird es drei Modelle geben. Zum einen unter der Artikelnummer 26273 die Rhätia in der grün/schwarzen Farbgebung, wie sie bis 2014 im Einsatz war. Dann gibt

## Dampflokomotive G 3/4 LD1 Rhätia (Art. 26274)

**Historischer Meilenstein:** Die LD1 Rhätia eröffnete 1889 das Eisenbahnzeitalter in Graubünden. Das feindetaillierte Modell in schwerer Metallbauweise mit vielen angesetzten Details bringt die Faszination zurück.



es unter der Artikelnummer 26274 die LD1, wie sie nach der erfolgten Wiederaufarbeitung aussehen soll. Als Dritte im Bunde steht die Dampflokomotive G 3/4 unter der Artikelnummer 26275 als Modell der Nummer 5 mit dem Namen „Engadin“ zur Verfügung. Das Modell stellt die Lok im Zustand der Epoche I in schwarzer Farbgebung dar. Natürlich sind die Unterschiede der einzelnen Loks detailgetreu nachgebildet, so hat die Nummer 5 zum Beispiel eine komplett andere Führerhausrückwand mit anderen Fenstern und Ladeklappen für die Kohle. Unnötig zu erwähnen, dass die Farbgebung genau dem Original nachempfunden ist, auch die Lokschilder sind als Ätzeile ausgeführt und nicht nur aufgedruckt. Schließlich ist im Führerstand ein Lokführer montiert, sodass auch hier die Nachbildung perfekt ist. Die Nachfrage nach diesen Modellen ist sehr groß, was zeigt, dass auch die erste Lok der Rhätischen Bahn bei den LGB-Freunden sehr beliebt ist.

Passend zu diesen Loks gibt es eine Wiederauflage dazu passender Wagen. So wird unter der Artikelnummer 30341 der Personenwagen 3. Klasse mit der Nummer 32 aufgelegt, unter der Artikelnummer 30342 der Personenwagen 3. Klasse mit der Nummer 66 und unter der Artikelnummer 43814 der gedeckte Güterwagen K1 mit der Nummer 5563. Die Modelle sind gemäß der Epoche I beschriftet, allerdings sind sie heute noch in genau diesem Zustand im Einsatz, sodass man sie auch in der heutigen Epoche VI einsetzen kann. Damit passen sie zu allen vorgestellten Versionen der Rhätia, sodass bald auf vielen LGB-Anlagen die kleine Lok vor diesen Wagen im Einsatz sein wird.



**Schwesterlok:** Die Nr. 5 „Engadin“ gehörte wie die LD1 zur ersten Serie von fünf Dampfloks für die Landquart-Davos-Bahn und wurde ebenfalls 1889 abgeliefert.



**Epochengerechte Wiedergabe:** Farbgebung, Beschriftung und zahlreiche Details unterscheiden die „Engadin“ von ihrer Schwesterlok – umgesetzt auch beim Modell.

## Dampflokomotive G 3/4 „Engadin“ (Art. 26275)

**Besonderheit – die Nr. 5:** Angepasste Führerhausrückwand, Ladeklappen für die Kohle, vorbildgerecht umgesetzte Beschriftung und Farbgebung – so wird die „Engadin“ ein Juwel für die Epoche I.





# Fahrspaß für alle

**Arndt Stockhammer hat auf der Westalb eine Anlage kreiert, die dem versierten Hobbytechniker sehr viel Ablenkung und Entspannung bietet und auch den Nachbarn sehr viel Freude bereitet.**

**F**aschingsdienstag. In ganz Deutschland ist sonniges Wetter angesagt. Auch in Albstadt-Ebingen. Die Sonne scheint, seit sie aufgegangen ist. Beste Bedingungen für den Fototermin der LGB Anlage im Garten von Arndt Stockhammer. Doch als wir um 10 Uhr morgens ankommen, sind die Weichen auf „Stocki's Gartenbahn“ noch eingefroren. „Gegenüber der Landeshauptstadt Stuttgart zeigt das Thermometer bei uns manchmal bis zu 10 oder 15 Grad geringere Tempera-

turen“, erklärt Arndt Stockhammer, der Erbauer der 55 Quadratmeter großen Gartenbahnanlage. Hier auf der Westalb, dem Mittelgebirge in Baden-Württemberg, misst das Thermometer die niedrigsten Temperaturen der gesamten Alb. Und noch eine Eigenheit hat die Region an dieser Stelle „aufzubieten“: Rund 30 Kilometer zieht sich der Hohenzollergraben durch die Landschaft. Die Verwerfung sorgt immer wieder für kleine Erschütterungen. „Mit einem größeren Beben wird seit einigen



Jahren gerechnet“, berichtet der 52-Jährige. Das hat auch Folgen für seine Anlage: Der Untergrund bewegt sich manchmal, auch wenn es meist nur Millimeter sind. Inzwischen hat die Sonne fast die ganze LGB Anlage erobert. In dem rund sechs mal neun Meter großen, durch eine kleine Mauer abgegrenzten Areal baut sich vor dem Auge des Betrachters eine vielfältige Modellbahn-Landschaft auf. In der Mitte erhebt sich ein Hügel, auf dem eine Villa prangt. Dort an der Breitseite

*„Auch die Nachbarn sehen die Anlage mit Freude.“*

ist ein Schotterwerk zu erkennen, hier überquert gerade ein Zug eine darunterliegende Gleisstrecke und in dieser Ecke steht eine Kirche auf einem gepflasterten Platz, der von zweistöckigen Häusern eingerahmt wird. Ein Luther-Denkmal erinnert an den Bibelübersetzer und ganz in der Nähe ist der Hauptbahnhof aufgebaut. Links und rechts des überdachten Bahnsteigs verlaufen paarweise zwei Gleise. Ein paar Personenzüge und Güterzüge machen gerade Halt. Auch ➤

im „ländlichen Raum“ der Anlage hält die Eisenbahn: So lädt zum Beispiel der schmucke Neuffener Bahnhof von Pola die Fahrgäste dazu ein, aus- oder einzusteigen. Ebenfalls dort in der Ecke befindet sich ein mehrstöckiges Gebäude im Bau, das kurz vor der Dacheindeckung steht. Absolut beeindruckend: Vor den drei Torbögen des Lokschuppens stehen die Lieblingsloks aufgereiht: die LGB 2070 Tenderdampflok der Baureihe U, daneben die LGB 20261 Schlepptenderdampflok Nicki & Frank und ganz rechts präsentiert sich eine LGB 21741 Tenderdampflok.

Arndt Stockhammer steht am Rand seiner Anlage und steuert mal den einen oder anderen Zug durch die Landschaft. Dafür muss er nur seinen mit der Steuerung präparierten Metallkoffer anschließen und schon steht die Verbindung zu den Zügen. Der große Vorteil der mobilen Steuerzentrale im Koffer: Wenn Stockhammer LGB Freunden aus der Region weiterhilft, hat er alles, was er braucht, immer dabei.

Sein Herz für die LGB Gartenbahn hat Arndt Stockhammer im Jahr 2007 entdeckt. Jedoch: Ein Modellbahner ist er schon seit seiner Kindheit. „Ich war ein H0-Fahrer, mein älterer Bruder war Fan der N-Spur, mein Vater widmete sich der Spur Z und mein mittlerer Bruder hatte sich der LGB Gartenbahn verschrieben“, zählt Stockhammer seine „Eisenbahnfamilie“ auf. Selbst der Großvater war bereits der Liebe zur Miniatureisenbahn verfallen. Was die Familie ebenfalls eint, ist der Beruf: Es sind alle Speditions- und Kaufmänner sowie Berufskraftfahrer. Während der ursprünglich in Düsseldorf geborene und in Ludwigsburg aufgewachsene Lkw-Fahrer als junger Mensch Güter durch ganz Europa karrte und praktisch tagelang auf den Straßen verbrachte, lenkt er heute einen Betonmischer des nahe

gelegenen Schotterwerks und sorgt dort außerdem noch als Sicherheits-Logistiker dafür, dass alles seine Ordnung hat. Der große Gewinn für ihn: Nun kommt der ehemalige Fernfahrer nach Feierabend jeden Abend nach Hause.

Das war nicht immer so. Als Arndt Stockhammer Anfang der 2000er-Jahre seine zukünftige Frau in Albstadt kennenlernte und die beiden irgendwann das Reihenhäuschen in Ebingen fanden, war Stockhammer immer nur am Wochenende daheim. Ein wenig schuldbewusst erzählt der Wahl-Ebinger: „Wenn ich von meinen Touren heimkam, verschwand ich sofort im Bastelkeller – und kam praktisch erst wieder raus, wenn die neue Arbeitswoche begann.“ Kopfschüttelnd fügt er an: „Sogar im Hochsommer!“ Kein Wunder, dass seine Frau das nicht amüsierte. Ob seine damalige Lebensgefährtin – 2008 heiratete das Paar – ihn wirklich mit den Worten „entweder die Eisenbahn oder ich“ zum Nachdenken brachte, lässt sich nicht mehr genau sagen. Doch über die Idee, den Garten für sein Hobby zu erobern, ist Stockhammer noch heute glücklich.

Und wie alles gestaltete Arndt Stockhammer den Anfang mit Bedacht und Perfektion, oder besser gesagt mit viel Detailwissen und großer Praxisorientierung. Unterstützt wurde er von seinem Bruder, der ihm aus gesundheitlichen Gründen seine LGB Basis vermacht hatte. Dort, wo das Gartengrundstück ebenerdig ist, testete der Modellbahnfan die vielen Möglichkeiten, die es für die Infrastruktur einer Gartenbahn gibt. Parallel zum Zaun legte er Gleise unterschiedlicher Bauart aus, probierte verschiedene Schotterungen, fragte sich: Wie verhält sich der Kunststoff? Welche Gleisbettung ist praktikabel? Welcher Untergrund bietet sich an? Letzteres war auch wegen der speziellen Witterung wichtig.

**Heimat:** Der Neuffener Bahnhof darf auf der Anlage natürlich nicht fehlen. Das Original steht gerade einmal 70 Kilometer entfernt.





**Güterverkehr:** Er spielt eine große Rolle auf der Anlage und eröffnet jede Menge Fahrmöglichkeiten. Denn Güter müssen bewegt werden.

## 25 Tonnen Mineralbeton

Nach zwei Jahren Tests und Prüfungen fiel der Startschuss. Genauer gesagt, bahnte sich im Jahr 2009 ein Lastwagen zwischen den Mehrfamilienhäusern, die sich unterhalb des Stockhammer Gartens aneinanderreihen, den Weg auf den „Bauplatz“. Seine Ladung bestand aus 25 Tonnen Mineralbeton. Und schon rieselte der Stein unaufhörlich auf das ausgelegte Unkrautfließ. Dann gings ans Verteilen. Auch Monika Stockhammer packte mit an. Doch was ist eigentlich Mineralbeton? Es handelt sich um den harten Jurastein aus der Gegend, der in Größen zwischen Null und 64 Millimetern geliefert wird und sich dann so verdichten lässt, „dass er hart wie Beton wird – und trotzdem bleibt man anpassungsfähig“, erklärt Stockhammer.

Im nächsten Schritt gings ans Modellieren und Bepflanzen. Auf Seite 17 ist gut zu erkennen, wie die Anlage – praktisch im Rohzustand – aussah. Die verschiedenen Ebenen werden durch Randsteine oder Holzpalisaden abgestützt. Den Wald auf dem Hügel bilden Koniferen, die in versteckten Pflanzkübeln wachsen und wahrscheinlich deshalb nicht zu groß wurden. Doch der Grund für die Kübel liegt noch woanders: Weil sich die Vermieterin des Reihenhauses anfangs etwas unsicher war, ob sie auf Dauer eine Gartenbahn auf ihrem Grundstück wünscht, hat sich der Erbauer von „Stocki's Gartenbahn“ ein Konzept überlegt, das sehr flexibel ist: kaum Beton, Kunstrasen, auch um sich gegen Unkraut und fliegende Samen in den Gleisen zu wappnen. Manches hat sich auch selbst angesiedelt, zum Beispiel die Bodendecker, die „im Sommer so schön blühen“, wie Stockhammer erwähnt.

Etwas 65 Meter Gleise hatte Arndt Stockhammer ausgelegt. Einen Gleisplan hat er dafür nicht gebraucht. Der befand sich in seinem Kopf. Dann konnte der Fahrspaß beginnen. „In dem Punkt bin ich Kind geblieben“, sagt Arndt Stockhammer und lächelt versonnen. Wenn im Sommer die Züge auf der Anlage ➔



**Beladung:** Die Lok 251 902-3 transportiert den Schotter ab.

**Vorfahrt:** Am Bahnübergang schließen sicher gleich die Schranken.





**Sägewerk:** Auch die Holzstämme kommen per Bahn.



**Corona-Projekt:** die liebevoll ausgestattete Kfz-Werkstatt.



**Denkmal:** Der Bibelübersetzer Luther wacht vor der Kirche.

kreisen, freut sich auch seine Frau, wenn sie mit ihrem Mann bei Kaffee und Kuchen auf der Terrasse sitzt und sie Sommer und Gartenbahn genießen.

Oftmals schleppen die Loks auch einen schönen blauen Güterwagen durch das „Ländle“ – ein Geschenk, das Monika Stockhammer zum Hobby ihres Mannes beisteuerte, als sie heirateten. Diesen Wagen hält der Modelleisenbahner in besonderen Ehren. Er ist auch einer der wenigen Teile, der neu auf der Gartenbahn ist. Denn das ist das Besondere auf der Anlage: Arndt Stockhammer hat sich der Philosophie verschrieben, gebrauchten Loks und Wagen, aber auch Häusern, Personal und Automobilen ein neues Leben einzuhauchen. Geboren in einer Modellbahn-Familie hat sich Stockhammer von jung auf Einblicke in das Innenleben der Loks, in die Technik und die Eigenheiten seiner Miniatureisenbahnen verschafft. Weil einer seiner Brüder in einem Modellbahn-Laden arbeitete, war der Kenner der LGB Fahrzeuge auch ganz nah dran, als die Digitalisierung aus USA nach Europa schwappte. Alle seine Loks, die er im Analog-Status ergatterte, hat er digitalisiert. Gerade erst hat er einen Digitalisierungs-Auftrag einiger LGB Fans abgeschlossen, die in Zukunft ebenfalls digital auf ihrer Gartenbahn unterwegs sein möchten.

### Aus Alt mach Neu

Stockhammers Ansatz, den man neudeutsch als Repair-Konzept beschreiben könnte, ließ sich gut mit seinem Beruf als Fernfahrer verbinden. Fand er im Internet eine alte, manchmal sogar sehr ramponierte Lok, sammelte er die Teile auf seinem Weg durch Deutschland einfach ein und verfrachtete sie in seinen Bastelkeller. „Kann schon vorkommen, dass ich einmal aus zwei alten Loks eine „neue“ mache“, erzählt Stockhammer. Daraus erschließt sich auch seine Reaktion auf die Frage, welches sein Lieblingsmodell ist. „Alle!“, kommt seine Antwort wie aus der Pistole geschossen. Schließlich sind „viele, viele Arbeitsstunden“ in fast alles, was auf seiner LGB Anlage verkehrt, geflossen. Ausnahmen gibt es wenige, wie etwa die Triebwagen ABe 4/4 der Rhätischen Bahn, die er neu erstanden hat.

### Das Corona-Projekt

Beim Zubehör steht der LGB Fan ebenfalls oft vor dem Problem, dass Hersteller heute manche Elemente nicht mehr offerieren. Deshalb greift Stockhammer seit einigen Jahren auf einen 3D-Drucker zurück und druckt „ersehnte“ Teile wie etwa den gelben Elektrokarren des Kofferkulis einfach aus – auch wenn es zig Stunden Zeit kostet. Auch zwei Personenwagen hat Stockhammer von der Pike auf neu gebaut. Richtig profitiert vom 3D-Drucker hat Arndt Stockhammer im ersten Coronajahr: Wie so viele LGB Freunde hat auch er die freie Zeit intensiver als sonst für sein Hobby genutzt. Sein persönliches Corona-Projekt ist seine Kfz-Werkstatt, die sich an seine Tankstelle anschließt. Ein Blick unter das Dach der Werkstätte versetzt den Zuschauer in eine Däumlings-Arbeitsstelle. Gerade will ein alter Mercedes einfahren. Eine überdeckte Wartungsgrube und Hebebühne stehen bereit. Auf einem Tisch liegen Felgen, auf einer Werkbank reihen sich Werkzeuge auf und mehrere Metallschränke dienen als Lagerplatz. Natürlich ist die Werkstatt auch innen beleuchtet – wie so vieles auf „Stocki's Gartenbahn“. Diese Erfahrung hat Arndt Stockhammer mit seiner Anlage auch gemacht: Wenn er immer mal wieder kurze Videoaufnahmen von „Stocki's Gartenbahn“ auf You- ➔



**Dringlich:** Der Kofferkuli transportiert das Reisegepäck. Den Elektrokarren hat Arndt Stockhammer selbst im 3D-Druck hergestellt.



**Im Ausbau:** Das doppelstöckige Haus wird demnächst eingedeckt.



**Robust:** Der Jurastein dominiert die Alb und säumt die Strecke.



**Wie alles begann:** Ein Blick auf die Anlage aus dem Jahr 2009. Gut zu sehen der Schotter und der mineralische Naturbeton.



**Harmonisches Ensemble:** Ein LGB Klassiker, die E1, zieht drei Epoche II-Wagen. Der erste Doppelwagen ist ein Eigenbau.



**Zweite Ebene:** Palisaden stützen den höher gelegenen Bahnhof.

**Berufsehre:** Ein Lkw mit Anhänger darf auf der Anlage nicht fehlen.



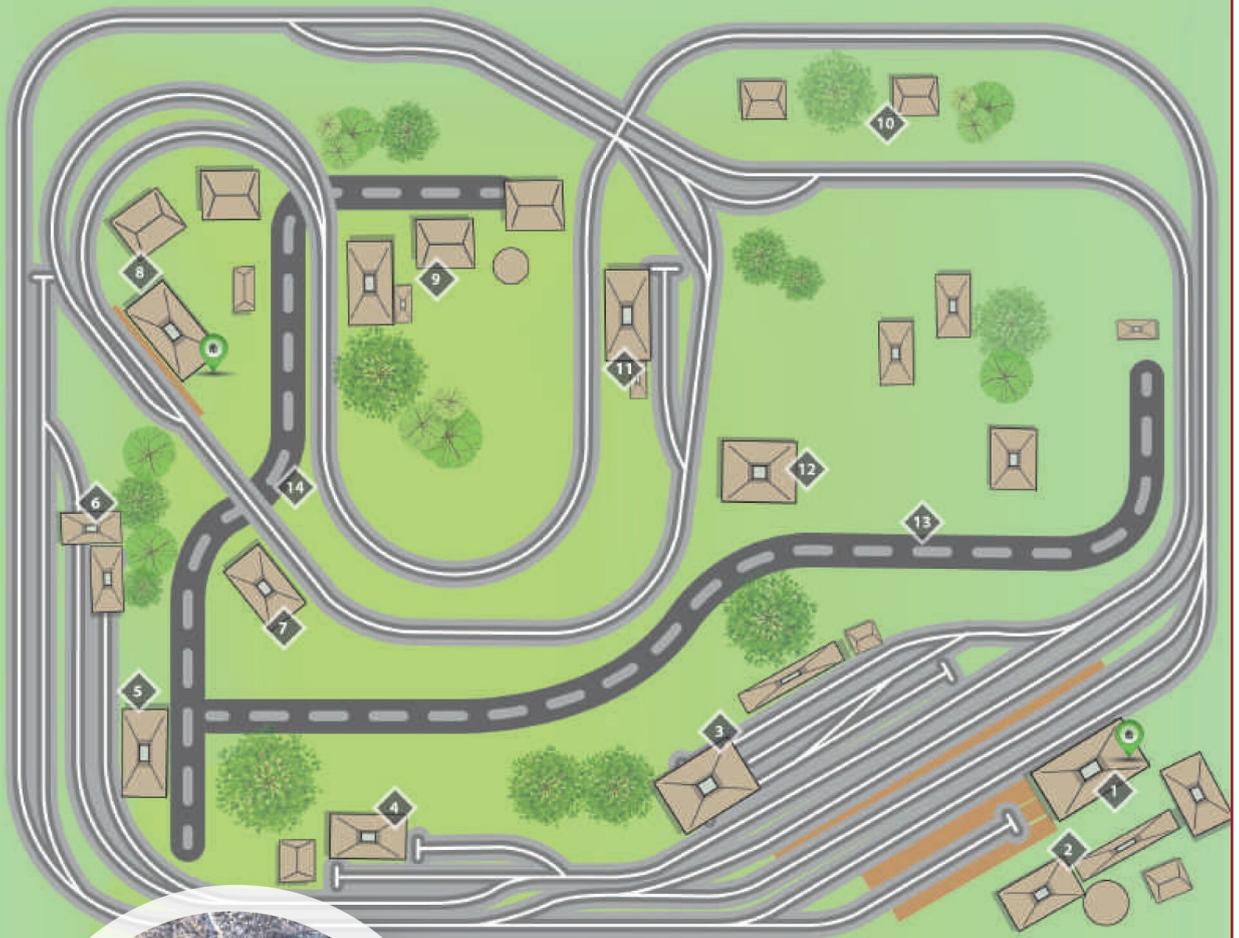
tube vorstellt, bekommt er bei den Nachtaufnahmen immer die meisten Klicks und Likes. Auch die Aufmerksamkeit der Nachbarn ist ihm gewiss. Nicht nur von denjenigen, die mit ihren Grundstücken an seinen Garten angrenzen, sondern auch die Bewohner der Mietshäuser gegenüber erfreuen sich an der Attraktion in Nachbars Garten.

### Eine Gartenbahn wird nie fertig

„Ich kann hier immer alles liegen und stehen lassen, hier kommt nichts weg“, berichtet Arndt Stockhammer stolz. Auch im Winter lässt er Gebäude, Fußgänger oder Tiere einfach auf der Anlage stehen. Nur die Fahrzeuge wandern ins Winterquartier. Auch wenn Stockhammer auf die Frage, wann seine Anlage fertig ist, antwortet: „Eine Gartenbahn wird nie fertig – soll sie ja eigentlich auch nicht“, hat auch seine Gartenbahn einen ersten Bauabschnitt hinter sich gelassen. Er kann das Ereignis genau datieren. Es war im Jahr 2015 als Stockhammers ihrem kleinen Hund einen Spielkameraden an die Seite stellten. Doch „Wölfchen“, der sich im Garten von Frauchen und Herrchen noch nicht so auskannte, verursachte eines Tages beim Fange-Spiel die „Brückenkatastrophe“, wie es Arndt Stockhammer heute liebevoll erzählt. Die ein Meter zwanzig lange Brücke war „im Eimer“ und rief nach einem Neuanfang. „Das hat mir einen Schubs gegeben“, erinnert sich Stockhammer, der meint, dass er es am Anfang mit der Dichte der Szenen und Gleise auf der Anlage übertrieben hatte. Mit dem gleichen Gleismaterial, jedoch mit R2- und R3-Bögen erweiterte er seine Anlage und kann „nun auch mal mit längeren Zügen fahren“. Das macht er seitdem ausgiebig. Am Faschingsdienstag war es am Ende des Vorort-Termins dann übrigens so frühlingwarm, dass unsere Wintermäntel über dem Zaun hingen. Die Aussage, dass wir uns nahe der kältesten Gemeinde auf der Schwäbischen Alb befanden, klang in dem Moment wie ein Märchen. ■

## Gleisplan

## Anlagensteckbrief

**Zur Person**

Fast möchte man sagen: Arndt Stockhammer (52 Jahre) hat das Modellbahn-Fieber mit der Muttermilch aufgesogen. Doch hier waren es der Vater und Großvater, die den Keim für die Modellbahn-Liebe legten. Nicht zu vergessen seine Brüder, die das Team perfekt machten. Als ehemaliger H0er zog es Stockhammer 2007 in den Garten. Dabei entschied er, sich beim Ausbau seiner LGB Bahn auf das Aufbereiten alter gebrauchter Loks zu spezialisieren. Sein Enthusiasmus und seine Hilfsbereitschaft sind in der LGB Gemeinschaft weit über Albstadt hinaus bekannt. Tipps finden die LGB Freunde auch bei der Facebook-Gruppe: „Die Gartenbahn – wie mache ich was?“

1 Bahnhof Bruch	5 Haltestelle	9 Neubau	13 Hauptstraße
2 Dorf	6 Schotterwerk	10 Wohngebäude	14 Wohnstraße
3 Lokschuppen	7 Wohnhaus	11 Sägewerk	
4 BayWa	8 Bahnhof Neuffen	12 Tankstelle	

**Anlagen-Name:**

Stocki's Gartenbahn

**Thema:**

Spielen mit der LGB Gartenbahn

**Bauzeit:**

2007 bis heute

**Gleislänge:**

ca. 65 Meter

**Gleisführung:**

eingleisige Hauptstrecke

**Untergrund:**

Juragestein mit einer Körnung von 0 bis 64 Millimeter (Mineralbeton)

**Gleisschotter:**

Gemisch aus Basaltsplit (1 bis 3 Millimeter, 2 bis 5 Millimeter)

**Anzahl Züge (maximal):**

Gleichzeitig können bis zu vier Züge fahren; Stichstrecke von einem zum anderen Bahnhof möglich

**Fahrzeuge:**

13 Loks, 23 Personenwagen, 33 Güterwagen

**Bahnhöfe:**

1 Durchgangsbahnhof

**Industrie:**

Baywa-Turm, Sägewerk, Schotterwerk

**Gebäude:**

circa 30

**Besondere Gebäude:**

Bahnhof Neuffen

**Pflanzen:**

regional, kleine Büsche in versenkten Töpfen

**Besonderheiten der Anlage:** regionale Motive und regionale Baumaterialien, teilweise Wagen im Selbstbau, Fahrspaß im Vordergrund.

## JUBILÄUM MIT NOSTALGIEFAHRTEN

# 125 Jahre Pinzgauer Lokalbahn

Die Schmalspurbahn im Pinzgau feiert ihr 125-jähriges Bestehen: Am 18. Mai startet sie ins Jubiläum mit Nostalgiefahrten. Mit dabei – nach erfolgreicher Hauptuntersuchung – die Dampflok Mh.3 und die neu lackierten Dieselloks Vs71 und Vs72 (2095.04).

Im Südwesten des Salzburger Landes verbindet die Pinzgauer Lokalbahn modernen Schienenbetrieb mit nostalgischem Flair – und das alles eingebettet in eine faszinierende Naturlandschaft. Eröffnet wurde die Schmalspurbahn im Jahr 1898 und bietet mit den Blicken auf die Kitzbüheler Alpen, die Pinzgauer Grasberge und die Hohen Tauern auf ihren 53 Kilometern großartige Ausblicke. Bei so vielen Superlativen muss das Jubiläum natürlich gefeiert werden. Den Auftakt bildet im Jubiläumsjahr der Start der Nostalgiesaison am 18. Mai 2023. Das besondere an diesem Tag: Die Dampflokomotive Mh.3 kommt nach deren Hauptuntersuchung erstmals wieder zum Einsatz und zieht den Nostalgiezug (erste Abfahrt um 9:18 Uhr) von Zell am See nach Niedersnill. Die Stütztenderlok Mh.3 wurde im Jahr 1906 in Dienst gestellt – die Herstellung erfolgte bei der Firma Krauss in Linz – und gilt als sehr erfolgreiche Vertreterin der österreichischen Heißdampfloks für Schmalspurbahnen. Zusätzlich zum Nostalgiedampfzug fahren auch verschiedene Nostalgiedieselszüge an diesem Tag. Die Dieseltraktion feiert ein weiteres Jubiläum

**18. MAI 2023**  
NOSTALGIESAISONBEGINN & 125 JAHRE PINZGAUER LOKALBAHN

**NOSTALGIESAISONBEGINN MIT DAMPF & DIESEL**  
ANLÄSSLICH 125 JAHRE PINZGAUER LOKALBAHN

**Das Besondere an diesem Tag:**

- Derzeit in der Planung: Sonderfahrplan für die Nostalgiefahrten
- Sonderzug der Mh.3 nach einer Hauptuntersuchung
- Neue Lackierung der Dieselloks VS71 und VS72 (2095.04) ab dem 18. Mai 2023

**Wichtig:**

- Fahrten sind als öffentliche Personentransporte im Personenverkehr
- Die 2023er Saison wird unter Nostalgieverkehrsgebot für die Strecke Zell am See - Niedersnill

**INFORMATION UND RESERVIERUNG**  
Kontakt: Mh.3 - 0670 222222 | www.pinzgauerlokalbahn.at

**SALZBURG**

**Fahrten in faszinierender Landschaft:** Das Programm am 18. Mai 2023 lässt kaum Wünsche offen. Mit einem Dampfzug oder den Nostalgiedieselszügen geht es von Zell am See nach Niedersnill und zurück.

um auf der Pinzgaubahn: Im Jahr 1958 – vor 65 Jahren – wurden die ersten Loks der von Simmering-Graz-Pauker (SGP) gefertigten Diesellokreihe 2095 ausgeliefert. Wegen ihrer robusten Konstruktion und universellen Verwendbarkeit waren sie fast auf allen zum damaligen Zeitpunkt betriebenen Schmalspurbahnen im Einsatz. Anlässlich dieses Jubiläums wurden die VS71 in Karminrot/Sandgelb und die VS72 (2095.04) neu lackiert und erleben am 18. Mai ebenfalls ihre Premierenfahrt im neuen Outfit.

Neben den Nostalgiefahrten gibt es am Bahnhof Tischlerhäusl (Zell am See-Süd) eine Reihe von Infoständen (auch LGB ist vor Ort). Auch für das leibliche Wohl ist gesorgt: Kleine Speisen und Getränke werden in Tischlerhäusl und im Buffetwagen des Dampfzugs angeboten. Darunter auch beim Dampfzug die Kesselwurst des Clubs 399, die am Kessel der Dampflok gegrillt wird. Den Stand zu den Aktivitäten rund ums Jubiläum können Sie unter [www.pinzgauerlokalbahn.at](http://www.pinzgauerlokalbahn.at) abrufen. Ein ausführliches Porträt der Lokalbahn finden Sie auf den Seiten 60 und 61.

**Dampflok Mh.3 im Einsatz:** Nach der erfolgreichen Hauptuntersuchung geht es mit der Mh.3 wieder auf große Fahrt.



## JUBILÄUMSGÜTERWAGEN UNTERWEGS AUF DER STRECKE

# Museumswagen im Einsatz

Der diesjährige Museumswagen (erhältlich im Märklineum Store) hat ein ganz konkretes Vorbild: den vierachsigen, gedeckten Güterwagen mit Bremserbühne an einem Wagenende, wie er bei der Pinzgauer Lokalbahn heute noch im Einsatz ist. Anlässlich des Jubiläums trägt auch das Original eine Bedruckung, die auf das Dreifach-Jubiläum hinweist: 125 Jahre Pinzgauer Lokalbahn, 65 Jahre Diesellok Reihe 2095 und 50 Jahre LGB Modell Diesellok Reihe 2095. Im Jahr 1973 – bereits wenige Jahre nach dem Start der Gartenbahnreihe bei Lehmann – wurde die 2095.3 präsentiert, die auch heute noch vielfach auf Anlagen unterwegs ist. 1983 war die 2095.3 die erste Diesellok im LGB Sortiment mit einem Dieselmotorengeräusch.



**In Aktion:** Das Vorbild des diesjährigen Museumswagen ist live zwischen Zell am See und Krimml zu erleben.



**Passend zum Jubiläum:** der gedeckte, vierachsige Güterwagen der Pinzgauer Lokalbahn als Museumswagen 2023 (Art. 41023).

## ENTLANG DES BRIENZER SEES

# Fahrten mit der Brünig Dampfbahn

Die Schweizerischen Bundesbahnen beschafften ab 1905 für ihre Brüniglinie Zahnraddampfloks der Baureihe HG 3/3. Nachdem sich die Prototypen sehr gut bewährten, wurden bis 1910 insgesamt 17 dieser Loks in Dienst gestellt. Zwei dieser technisch äußerst interessanten Loks und eine Ge 3/4 sind heute noch bei der Brünig Dampfbahn für historische Fahrten im Einsatz. Gartenbahnfreunde können die HG 3/3 mit der Betriebsnummer 1067 seit 2022 auch als LGB Modell auf ihren Anlagen ausfahren. 2023 bietet die Brünig Dampfbahn wieder Fahrten entlang des Brienzner Sees mit den historischen (Vorbild-)Loks an. Die nächsten Termine dafür sind der 14. Mai (Muttertagsfahrt), der 25. Juni und der 30. Juli. Eine Fahrt, die nicht nur aus historischem Interesse lohnt. Die Strecke im Berner Oberland gehört zu den eindrucksvollsten Schmalspurstrecken in der Schweiz. Über die Brünig Dampfbahn und die Fahrten informiert eine eigene Webseite unter [www.bruenig-dampfbahn.ch](http://www.bruenig-dampfbahn.ch)



**Beeindruckend:** Das LGB Modell gibt die HG 3/3 1097 der Brünig Dampfbahn wieder. Wie beim Vorbild ist auch beim Modell der Zahnradbetrieb möglich.



# Der andere Klassiker

Die Maschinen der Baureihe 99 prägen in diversen Ausführungen den Auftritt der Harzer Schmalspurbahnen. Mit der 99 0244-6 im Zustand der späten 1970er-Jahre kommt nun erstmals eine Harz-Lok in der Ausführung mit Ölfeuerung als geschichtsträchtiges Spur-G-Modell.

**S**ie gehört zur HSB wie die Wälder des Harz und der 1.141 Meter hohe Brocken: Die Baureihe 99 ist das große Wahrzeichen der Harzer Schmalspurbahnen. Zwar umfasst der Fuhrpark der HSB auch verschiedene historische Triebwagen wie den legendären, von der Lokfabrik Dessau hergestellten Zweiachser T1 und die bei der Waggonfabrik Wismar produzierte Schwesterlok T3 – beide aus den 1930er-Jahren. Auch die diversen Mitte der 1980er-Jahre im damaligen Reichsbahnausbesserungswerk Stendal von der Normalspur auf die Meterspur umgebauten Exemplare der Kleindieselloks vom Typ 199 sind echte Attraktionen – man denke nur an das meist vor Arbeitszügen, im Rangierdienst und bei Schneeräumfahrten eingesetzte „Harzkamel“ 199.8.

Doch in erster Linie sind es die Dampfloks der BR 99, die den drei Linien der HSB (Harzquerbahn, Selketalbahn und Brockenbahn) ihr Gesicht geben – und das Tag für Tag. Denn

die gut ein Dutzend Maschinen starke 99er-Flotte ist auf der wildromantisch gelegenen Mittelgebirgsbahn im Herzen von Deutschland nicht nur zu speziellen Sonderfahrten unterwegs, sondern wird auch ganz normal im Regelzugbetrieb eingesetzt.

Los geht die Geschichte der BR 99 und ihrer zahlreichen Unterbaureihen bereits in den Jahren 1897 bis 1900, als die Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn-Gesellschaft (NWE), eine der Vorgängerinnen der späteren HSB, bei der Maschinenfabrik Jung in Jungenthal sowie der Lokomotiv- und Waggonbau-fabrik Güstrow zwölf Exemplare der BR 99.501 bestellte – wegen ihrer guten Bogenläufigkeit eigneten sich diese Mallet-Loks besonders gut für die teils sehr eng geschnittenen, kurvenreichen Strecken im Harz. Regelmäßig und bis in die späten 1930er-Jahre stießen dann weitere Varianten dieser Schmalspur-Baureihe zum Fuhrpark der NWE hinzu. Und selbstver-

ständiglich hatte man die Vorzüge der belastbaren und vielseitig einsetzbaren 99er auch bei der „großen“ Deutschen Reichsbahn schnell erkannt. Als 1949 die bis dahin privat betriebenen Harz-er Schmalspurbahnen dann in die neu gegründete Deutsche Reichsbahn (DDR) integriert wurden, ergab eine Bestandsaufnahme allerdings einen akuten Mangel an leistungsfähigen Triebfahrzeugen – die zurückliegenden Kriegsjahre hatten deutliche Lücken in den Fuhrpark gerissen. Daher beauftragte die DR den VEB Lokomotivbau Karl Marx in Babelsberg (LKM) mit dem Bau von 17 Exemplaren der Baureihe 99.23-24, die für die HSB wie auch für die ebenfalls meterspurige Strecke zwischen Eisfeld und Schönbrunn in Thüringen gedacht waren. Übrigens umfasste das Typenprogramm der 1948 gegründeten und bis 1992 produzierenden LKM keineswegs nur Meterspurloks, sondern eine Reihe weiterer Dampflokomotiven in den Spurweiten 750, 900 und 1.435 bis hin zu 1.524 Millimetern Spurweite.

Von den 1954 bis 1956 hergestellten Maschinen bekam die HSB dann 13 Loks; vier Exemplare gingen nach Eisfeld und bedienten dort die 18 Kilometer lange Strecke nach Schönbrunn. Am 19. April 1956 als eines der letzten Exemplare an den Standort Wernigerode ausgeliefert: die Dampflokomotive mit der LKM-Fabriknummer 134 021. Dort übernahm sie unter der DR-Betriebsnummer 99 244 zusammen mit ihren zwölf Schwesterloks (99 231 bis 99 247) den Reisezug- und Güterverkehr im Bereich der Harzquer- und Brockenbahn. Mitte der 1970er-Jahre war die Familie der 99.23-24 schließlich wieder vereint, denn nach Stilllegung der Strecke Eisfeld-Schönbrunn kamen die dort eingesetzten Lokomotiven in den Jahren 1973/74 ebenfalls in den Harz – um alsbald, so die damaligen Überlegungen der DR, durch neue Diesellokomotiven ersetzt und in den Ruhestand überführt zu werden. Doch weil im Ostblock keine passenden Dieselloks erhältlich waren und für Importe aus dem westlichen Ausland die Devisen fehlten, wendete sich das Blatt schon wenig später und die kohlebeheizten 99er wurden auf eine leistungsstärkere Ölfeuerung umgebaut und für viele weitere Dienstjahre fit gemacht. Als Erste bekam im September 1976 die 99 244 einen 2,8 Kubikmeter fassenden Ölbehälter spendiert; auch erhielt der Kessel im Bereich der Feuerbüchse eine Ausmauerung mit feuerfesten Steinen. Die so modifizierte Lok schlug sich im Praxisbetrieb durchaus wacker, sodass bis 1981 alle Loks dieser Baureihe ➔



**Vorbildgerecht:** Die verschiedenen Versorgungsleitungen und Aufbauten gibt das Modell der BR 99.02 sehr detailreich wieder.



**Funktionsstark:** Digital lässt sich die Triebwerksbeleuchtung ein- und ausschalten und der Rauchgenerator aktivieren.



**Passend:** Mit drei Wagen (DR Personenwagen, Art. 37736, siehe Bild oben) kann vorbildgerecht ein Zug zusammengestellt werden.



**Voll im Einsatz:** Ab Herbst 1976 bis November 1982 war die BR 99.02 mit der Fabriknummer 134021 mit Ölfeuerung unterwegs.

entsprechend umgebaut wurden. Doch wieder schlug die Weltgeschichte einen Haken: Weil die damalige UdSSR kurz nach dem abgeschlossenen Umbau der 99er ihre Öllieferungen drastisch kürzte sowie den Preis massiv erhöhte, begann die DR schon 1982 mit dem Rückbau auf die alte Kohlefeuerung.

### LGB Modell mit Topausstattung

LGB dokumentiert diese spannende Phase in der Geschichte der diversen Loks vom Typ 99.23-24 nun mit einem

Modell der LKM-Fabriknummer 134 021 (Art. 26818). Zu sehen ist diese Neuheit nämlich im Betriebszustand der späten 1970er-Jahre – damit ist sie die erste Harzlok mit Ölfeuerung im LGB Portfolio. Das über Puffer 55 Zentimeter lange Modell begeistert mit vielen angesetzten Details, einem komplett eingerichteten Führerstand sowie Türen zum Öffnen und rollt in authentischer Farbgebung und Beschriftung der Epoche IV aufs Gleis. Und natürlich trägt sie die originale Betriebsnummer 99 0244-6, die sie im Zuge diverser Ummummerierungen

am 9. September 1976 von der HSB erhalten hat. Ein mfx/DCC-Decoder steuert eine Fülle verschiedener Licht- und Soundfunktionen wie mit der Fahrtrichtung wechselndes Spitzenlicht, Führerstandsbeleuchtung oder separat schaltbare Triebwerksbeleuchtung. Die Pfeife und die Glocke sind durch Reed-schalter auslösbar (auch im Analogbetrieb), der Antrieb erfolgt über fünf von zwei leistungsstarken, kugelgelagerten Motoren angetriebene Treibradsätze, und selbstverständlich besitzt die Lok einen eingebauten Rauchgenerator mit

## Typischer DR Personenzug

Gepäckwagen (Art. 37712)



Personenwagen (Art. 37737)



## HIGHLIGHTS

### Dampflokomotive Baureihe 99.02 Art. 26818 (Epoche VI)

- 1 Erstmals als Modell einer Lok mit Ölfeuerung.
- 2 Zwei kugelgelagerte Hochleistungsmotoren treiben alle fünf Treibradsätze an.
- 3 Ausgerüstet mit einem mfx/DCC-Decoder; mit der Fahrtrichtung wechselndes Spitzensignal. Führerstand- und Triebwerksbeleuchtung separat digital schaltbar.
- 4 Eingebauter Rauchgenerator mit radsynchronem Rauchaustöß und Zylinderdampf.
- 5 Zahlreiche Soundfunktionen digital schaltbar.
- 6 Originalgetreue Farbgebung und Beschriftung; komplett eingerichteter Führerstand.

#### Eindrucksvoll:

Das LGB Modell überzeugt durch eine detailreiche Ausführung sowie zahlreiche Licht- und Soundfunktionen.

tallradsätzen und vielen angesetzten Details ausgestattet und besitzen eine komplette Inneneinrichtung inklusive Toilette. So lässt sich ein typischer Personenzug der DR nachbilden, wie er in den 70er- und Anfangs der 80er-Jahre im Harz im Einsatz war. Und das Original der 99 0244-6? Nach dem Rückbau von Öl- auf Kohlefeuerung am 25. Februar 1983 hielt sie sich bis 1999 auf den Strecken des Harzes, ehe sie nach Fristablauf abgestellt und 2001 leihweise der Interessengemeinschaft Harzer Schmalspurbahnen e. V. (IG HSB) übergeben wurde. Nach langen Jahren im



Lokschuppen

Hasselfelde wurde

sie Ende März 2022 nach

Wernigerode geschleppt und erreichte

am 8. April 2022 per Straßentief-

lader ihren derzeitigen Zwischen-

enthalt in Meiningen. Seither befindet

sich diese bedeutende Harzlok im dortigen

Dampflochwerk, wo sie sorgsam wieder-

aufgearbeitet wird – ihre Rückkehr

in den Fahrbetrieb der Harzer Schmal-

spurwelt ist also gesichert. ■

radsynchronem Rauchaustöß und Zylinderdampf. Perfekte

Ergänzung: der Halbgepäckwagen (Art. 37712) sowie die beiden Personenwagen 37736 und 37737. Alle drei Epoche IV-Wagen in originalgetreuer Farbgebung und Beschriftung sind mit Me-

Personenwagen (Art. 37736)



**Harzer Klassiker:** Mit der 99 0244-6 und den entsprechenden Wagen lässt sich vorbildgerecht ein Zug zusammenstellen, wie er etwa Ende der 1970er-Jahre unterwegs war.



# Perle der Westschweiz

**Bezaubernde Strecken, modernste Technik und der Zauber der Belle Epoque: Die Montreux Berner Oberland Bahn von Montreux nach Zweisimmen begeistert. Und dank eines neuen „Wunders auf Schienen“ geht es seit Kurzem sogar ohne Umsteigen weiter bis Interlaken Ost.**

**W**er einmal dem Zauber der schweizerischen Eisenbahn verfallen ist – etwa durch eine Fahrt auf der Rhätischen Bahn –, der kehrt oftmals wieder zurück: für weitere Reisen mit Zuglegenden wie dem Glacier Express oder dem Bernina Express oder für Fahrten auf anderen grandiosen Strecken der eidgenössischen Eisenbahnwelt. Denn davon gibt es bekanntlich reichlich. Da wäre zum Beispiel die Montreux Berner Oberland Bahn (MOB). Die 75,3 Kilometer lange Strecke vom Genfer See hinauf ins Berner Oberland ist sozusagen eine Etage tiefer unterwegs als die in weiten Teilen hochalpine RhB – aber von nicht minder großem Reiz: Während die Rhätische Bahn in oftmals geradezu dramatischer Streckenführung und flankiert von tiefen Schluchten und schneebedeckten Dreitausendern die Graubündner Bergwelt bis in eine Höhe von 2.253 Metern emporklettert, da gefällt die MOB als elegante, vielseitige und nicht selten mit mediterranem Flair ausgestattete Alternative beziehungsweise Ergänzung. Mit 1.279 Metern

über Meeresspiegel liegt ihr Scheitelpunkt zwar rund 1.000 Meter tiefer als der höchste Punkt der RhB, doch auch die anfangs überraschend liebliche MOB zeigt sich schnell als tief in der schweizerischen Bergwelt verwurzelte Schmalspurbahn, die mit 126 Brücken, 31 Tunneln sowie 20 Galerieabschnitten großes Eisenbahnkino im Minutentakt bietet – und mit ihrer kurvenreichen Trassenführung überdies jede Menge spektakuläre Blicke auf den Genfer See bietet.

## **Großes Kino auf schmaler Spur ab Kilometer 1**

Das Reisevergnügen beginnt schon vor dem allerersten Bahnkilometer in Montreux. Denn die Perle am Ostufer des Genfer Sees begrüßt ihre zufahrenden Gäste nicht nur mit palmen gesäumten Uferpromenaden, sondern auch mit einem wahren Prachtbahnhof. Schon das Entrée zu diesem klassizistischen, üppig ausgestatteten und mit einer Fülle an Details verzierten Ei-

senbahnpalast ist ein echtes Erlebnis: Aufgrund seiner Hanglage oberhalb des Seeufers betreten die Reisenden diesen Bahnhof nämlich im zweiten Stock – das Erdgeschoss beherbergt Service- und Technikräume, die erste Etage dient als Unterführung. Doch nicht nur architektonisch, sondern auch eisenbahntechnisch ist der Bahnhof von Montreux ein Erlebnis. Als einzige Station der Schweiz verknüpft sie nämlich gleich drei unterschiedliche Spurweiten miteinander: die 1.450-Normalspur der SBB, die Meterspur der Montreux Berner Oberland Bahn und die 800 Millimeter schmale Spur der Transports Montreux-Vevey-Riviera (MVR). Hat man dann die Gleise 4 und 5 erreicht, betritt man die wunderbare Welt der MOB. Deren Startschuss fiel am 26. Juni 1899, als die Gesellschaft in Montreux gegründet wurde. Am 22. Dezember desselben Jahres erteilten die eidgenössischen Räte schließlich die Konzession für eine Strecke vom Ufer des Lac Léman (wie der Genfer See bekanntlich im französischsprachigen Teil der Schweiz genannt wird) via Montbovon nach Zweisimmen. Die Linienführung nahm dabei in weiten Teilen den noch heute gültigen Trassenverlauf vorweg. Als erste Etappe wurde Anfang der 1900er-Jahre der Abschnitt bis Les Avants in Angriff genommen. Ein Jahr später erreichte man Montbovon; 1905/06 schließlich Château-d'Oex und Gstaad, ehe es über den Saanenmöserpass, den mit 1.279 Metern über Meeresspiegel höchsten Punkt der MOB, bis nach Zweisimmen ging. Die finalen 12,9 Kilometer nach Lenk, Zentrum des Simmentals, wurden schließlich im Jahr 1912 fertiggestellt. Neben dieser Kernstrecke bedient die MOB über ihre Tochtergesellschaft MVR überdies die Verbindungen Montreux – Rochers-de-Naye (10,4 Kilometer) und Vevey – Les Pléiades (10,5 Kilometer), die drei Kilometer lange, auch als Museumsbahn genutzte Servicestrecke Blonay – Chamby sowie drei spektakulär die Gipfel der Berner Alpen erklimmende Seilbahnstrecken. Insgesamt sind dabei circa 420 Mitarbeiter, über 30 verschiedene Fahrzeugtypen sowie 125 Personen- und 60 Infrastrukturwagen im Einsatz.

### Unerlässlich im Personenverkehr der Westschweiz

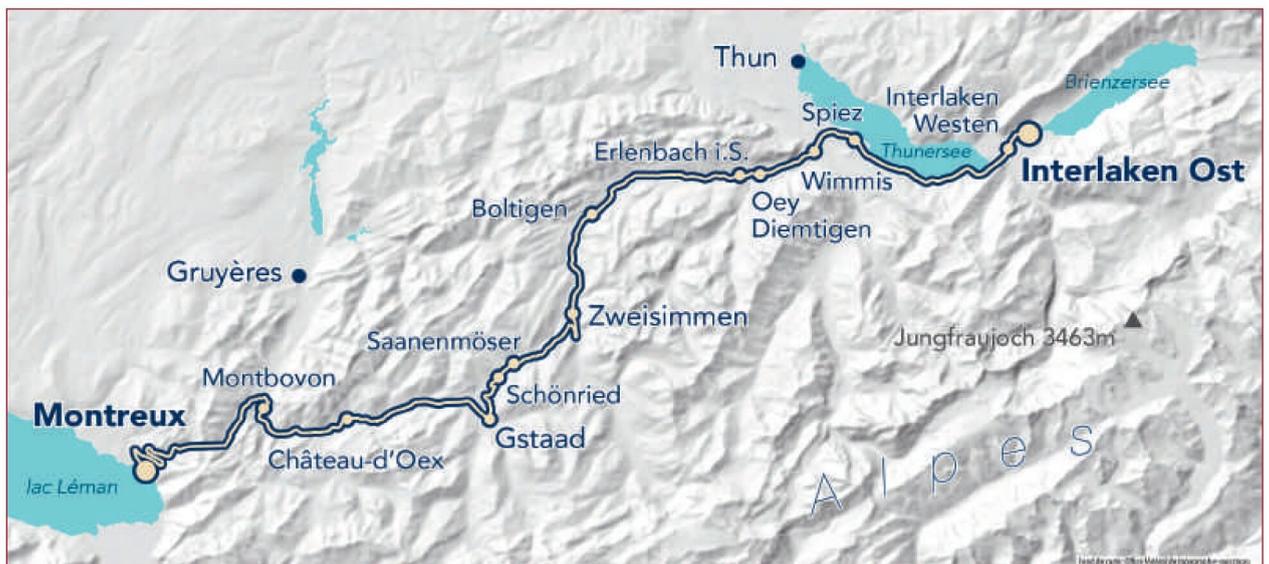
Konzipiert wurde die MOB von Beginn sowohl für den Personen- und Güterverkehr wie auch als touristisches Vorzeigeprojekt der Westschweiz und profilierte sich schon bald nach Betriebsbeginn als eisenbahnlisches Pionierunternehmen. Mit ihren



**Wow:** Über mehr als 100 Kilometer Schienen verfügt die MOB – der Großteil der Strecken führt durch malerische Landschaften.



**Prägend:** Über 70 Bahnhöfe und Haltestellen fahren die Fahrzeuge der MOB an – allein 31 Tunnel und 20 Galerien sind zu queren.



**Historisch:** Seit Dezember 2022 ist die Fahrt mit dem GoldenPass Express von Montreux bis Interlaken ohne Umsteigen möglich.



**Hoch hinaus:** Den höchsten Punkt erreicht die MOB bei Saanenmöser (1.275 Meter), der tiefste Punkt liegt bei 395 Metern in Montreux.



**„Shania Train“:** Die kanadische Sängerin Shania Twain taufte einen der neuen Züge am 11. Dezember 2022 auf ihren Namen.

62,4 Kilometer war die Verbindung Montreux–Zweisimmen etwa die erste, 1905 vollständig elektrifizierte Schmalspurstrecke der Schweiz (was damals bereits 348.000 zwei- sowie 5.700 vierbeinige Fahrgäste begeisterte), zudem integrierte die MOB 1906 als eine der ersten Bahnen auch drei Restaurantwagen in ihren Fuhrpark. 1914 legte die Chefetage schließlich mit der Anschaffung von zwei Salonwagen die Basis für einen hochwertigen Tourismusverkehr. Schritt für Schritt wurde die Strategie einer Erlebnisreise auf Schienen weiterentwickelt: Die Salonwagen wurden im Stil der berühmten Pullman-Wagen erneuert, zudem steuerte der Betreiber des Orient Express, die Compagnie Internationale des Wagon-Lits, 1931 auf eigene Kosten vier zusätzliche Wagen im Gewand der Belle Epoque bei. Damals trugen diese die Wagennummern As 1141 bis 1144 – heute stehen sie, vorzüglich gepflegt, übrigens im Dienst der Rhätischen Bahn. Und schon in den frühen 1920er-Jahren vermarkteten die MOB-Verantwortlichen die Kombination aus herrlichen Bahnstrecken und einem schmackhaften Wagenpark als exquisite Fahrt auf der „Golden-Pass-Route“.

### **Moderner Chic und klassische Eleganz: die GoldenPass-Züge**

Wegen Weltwirtschaftskrisen und Kriegswirren dauerte es allerdings bis in die 1960er-Jahre hinein, ehe das Konzept eines stilvollen, auf Genuss ausgerichteten Schienenverkehrs wieder richtig Fahrt aufnehmen konnte. Doch die Geduld der MOB-Manager hat sich gelohnt: Mit der Einführung von Panoramafenstern in den 60er-Jahren, den ersten kompletten Panoramawagen für Schmalspurzüge im Jahr 1976 und mit Zugprodukten wie dem von der renommierten italienischen Designschmiede Pininfarina entworfenen Crystal Panoramic Express, dem GoldenPass Panoramic und dem GoldenPass Classic schuf man seither eine Reihe von Reiseangeboten auf höchstem Niveau und bündelt diese Unternehmenssparte 2001 unter dem Namen „GoldenPass Services“.

Mit beeindruckendem Erfolg: Circa 80 Prozent der rund fünf Millionen Fahrgäste pro Jahr gehören mittlerweile zum Segment der Freizeit- und Tourismusreisenden. Und von Schauspielerinnen wie Romy Schneider und Michèle Morgan bis zu Queen Elizabeth II. von England genossen unzählige Stars und Staatsoberhäupter eine Fahrt auf der „GoldenPass“-Linie von Montreux ins mondäne Gstaad, ins romantisch zwischen Thuner See und



**Großes Kino:** Am Genfer See entlang, über 126 Brücken bis ins Hochgebirge der Schweizer Westalpen führt die Strecke der MOB.

Brienzer See gelegene Interlaken oder reisten weitere 40 Kilometer bis nach Luzern an den Vierwaldstättersee. Und was Glacier Express und Bernina Express für die Rhätische Bahn, das ist der GoldenPass für die MOB: In verschiedenen Zusammenstellungen verkehrend, entweder als Nostalgiezug oder als topmoderner Triebwagen, verkörpert er die Königsklasse in Sachen Reisekomfort. Wer in den Glanz der Epoche I eintauchen will, in die Zeit um 1900, nimmt in einem der 2005 aufwendig renovierten, fahrplanmäßig und ohne Aufpreis im Regionalverkehr eingesetzten Belle-Époque-Wagen Platz oder bucht, noch besser, eine Fahrt auf dem speziellen GoldenPass Belle-Époque: Von Montreux bis Zweisimmen bezaubert dieser Nostalgiezug mit Romantik, Komfort und beschwört das Flair von Zuglegenden wie dem Orient Express. Tipp für Tagesbesucher: ein Kennenlernen regionaler Spezialitäten inklusive Betriebsbesichtigung und Verkostung mit dem „Schokoladenzug“ oder dem „Käsezug“.

### Technik-Wunder GoldenPass Express: mit einem „Sprung“ von der Schmal- zur Normalspur

Oder man wählt das neue Flaggschiff der MOB: den am 11. Dezember 2022 gestarteten GoldenPass Express. Dieses erneut von Pininfarina designte und vom schweizerischen Bahntechnik-Spezialisten Stadler gebaute Technik-Wunder verfügt neben 2. und 1. Klasse auch über eine hochwertig ausgestattete Prestige-Klasse als Premiumkategorie. Vor allem aber wird mit dem rassig gestylten Zug ein 150 Jahre alter Traum Wirklichkeit: die Direktverbindung von Montreux nach Interlaken. Eine raffinierte Kombination aus einem revolutionären Drehgestell mit variabler Spurweite und einer ausgeklügelten Anpassungsrampe ermöglicht nämlich den fliegenden Wechsel zwischen der 1.000 Millimeter Schmalspur (Montreux bis Zweisimmen) zur 1.435 Millimeter breiten Normalspur (ab Zweisimmen bis Interlaken). Fast „springend“ wechselt der GoldenPass Express so im Bahnhof Zweisimmen von einer Spurweite zur anderen und absolviert die 115,6 Schienenkilometer von Montreux bis Interlaken, ohne dass die Passagiere umsteigen müssen. So zeigt sich die MOB technisch bestens gerüstet für die Zukunft – und pflegt zugleich behutsam ihr einzigartiges historisches Erbe und ihren ganz besonderen Dreiklang aus Tradition, Emotion und Innovation. ■



**Hightech:** Durch das variable Drehgestell unter den Wagen kann die Spurweite von 1.000 auf 1.435 Millimeter verbreitert werden.



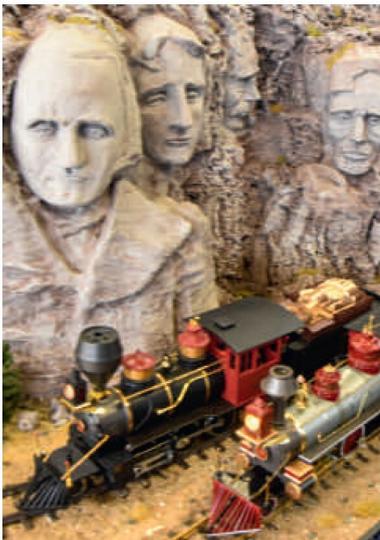
**Übergang:** Im Bahnhof Zweisimmen steht die Umspuranlage, die auch die Wagenkästen auf die 550 Millimeter der Normalspur anhebt.

**Idylle:** Egal zu welcher Jahreszeit – allein die Fahrt mit der MOB entlang des Genfer Sees bleibt für viele ein unvergessliches Erlebnis.





Frank Tümmermann, Vorstandsmitglied der LGB-Freunde Niederrhein, blickt voraus: auf ein umtriebige Jahr 2023 voller Projekte, vom Weiterbau der Außenanlage bis zur IMA in Göppingen im September.



**USA-Anlage:** Sie ist in großen Teilen fertig und soll zur IMA nach Göppingen.



**FRANK TÜMMERMANN**

## Es geht wieder los

**E**ndlich, es geht wieder los. Corona liegt – hoffentlich – hinter uns und wir können uns mit vollem Elan in die nächsten Aufgaben stürzen. Und davon gibt es in diesem Jahr eine ganze Menge. Eins der Super-Projekte, das unsere Schweizer Freunde vom Bahnmuseum Albula mit unserer Unterstützung derzeit umsetzen, ist die große LGB Anlage, die wir gemeinsam planen. Sie soll künftig zu einem der Publikumsmagneten innerhalb der Landwasserwelt der Rhätischen Bahn werden, die dort entsteht. Dafür waren wir im vergangenen Jahr insgesamt acht Mal in der Schweiz zu Besuch.

Die behördlichen Genehmigungsverfahren laufen und sind auf einem guten Weg. Aktuell entwickeln die Landschafts- und Gartenbauer die ersten Pläne, nach denen das Gelände erschlossen und gestaltet werden soll. Sie sollen im Laufe des Frühjahrs vorliegen, damit die Landschaftsbauer im Sommer loslegen können. Da müssen Zäune gebaut, Schotter eingebracht, Flächen gepflastert werden und, und, und. Das ist ja bis jetzt einfach eine Wiese, wenn auch inmitten einer Wahnsinns-Landschaft. Sobald die Pläne vorliegen, entwickeln wir gemeinsam, wie wir die LGB Anlage integrieren, wo gegebenenfalls noch etwas geändert werden muss – und gehen in die Feinplanung. Das wird der Knaller. Zumal die Zusammenarbeit mit unseren Freunden aus Bergün hervorragend ist. Die sind richtig heiß und wollen das haben und dafür legen wir uns gemeinsam richtig ins Zeug.

Parallel dazu haben wir natürlich jede Menge anderer Projekte. So müssen wir unsere „Werningersiel“-Anlage gründ-

lich renovieren. Immerhin war die vergangene Jahr sechs Monate im BMA in Bergün und zwei Monate auf dem Weihnachtsmarkt in Essen-Steele im Dauereinsatz. Außerdem braucht auch unsere „Hammerundermeadowvalley“, der große Bruder unserer „Werningersiel“, eine Modernisierung. Und dann ist da noch die Außenanlage in unserem neuen Clubheim in Duisburg. Da werden wir in den nächsten Monaten die elektronische Steuerung fertig installieren, Grünanlagen anlegen, Häuser bauen und die Feinheiten gestalten. Inzwischen haben wir unsere USA-Anlage so weit fertig, dass wir zumindest mit großen Teilen auf der IMA im September dabei sein werden. Wenn alles glatt läuft, schaffen wir's sogar, mit der Anlage in Göppingen auf einem fast fertigen Rundkurs, immerhin 24 Meter, zu fahren.

In den ersten Monaten des Jahres waren wir natürlich schon auf diversen Veranstaltungen – im Januar auf den Lipper Modellbautagen in Bad Salzungen, Anfang Februar auf der Nürnberger Spielwarenmesse, im März auf der Faszination Modellbahn in Mannheim und im April auf der Intermodellbau in Dortmund. Ende Mai, über Pfingsten, wird unsere „Werningersiel“ wieder in Aktion treten – in Jöhstadt bei unseren Freunden von der Preßnitzalbahn. Im August geht's dann zur Historik Mobil in Bertsdorf und zum Gartenbahn-Treffen in Eschershausen. Das Highlight, die IMA, folgt bekanntlich im September. Der Plan ist, dass wir die EWS-Arena in Göppingen mit mehreren Anlagen von verschiedenen Clubs und Vereinen bestücken. Da bin ich jetzt schon sehr gespannt drauf.

Schließlich haben wir vor, auch wieder zur Faszination Modellbau nach Friedrichshafen an den Bodensee zu fahren, die Anfang November das Jahr abschließt, bevor dann die neuen LGB Wunschartikel schon wieder unter dem Weihnachtsbaum liegen. Liebe LGB Freunde, Ihr seht, Langeweile ist anders. Wir sehen uns...

**Outdoor:** Mit der Außenanlage am neuen Clubheim in Duisburg soll es in diesem Jahr weiter vorangehen.

## LGB und die Faszination Bahn live erleben

**M**it Volldampf in den diesjährigen Frühling und Sommer. Das gilt vor allem für verschiedene Großereignisse auf den Schmalspurstrecken. Am 18. Mai beginnt der Reigen mit dem Jubiläum „125 Jahre Pinzgauer Lokalbahn“ und Nostalgiefahrten von Zell am See nach Niedersill und zurück (die ausführlichen Informationen zum Jubiläum und zur Lokalbahn finden Sie auf Seite 20 und im Porträt auf den Seiten 60/61). Traditionell zu Pfingsten steht ein Großereignis im Erzgebirge an. Vom 27. bis 29. Mai lädt die Preßnitztalbahn in diesem Jahr wieder zum großen Treff mit Gastfahrzeugen, dem Bahnhofsfest in Jöhstadt mit buntem Musik- und Rahmenprogramm, Gastronomie an vielen Bahnhöfen und Haltepunkten sowie zur Modellbahnschau in die Ausstellungs- und Fahrzeughalle nach Jöhstadt ein. Vom 4. bis 6. August wird dann das Zittauer Gebirge zum Mekka der Dampfbahn- und Oldtimerfreunde im Rahmen der 17. Historik Mobil. Verschiedene historische Zuggarnituren sind zum Fest bei der Zittauer Schmalspurbahn im Einsatz, während im Kurort Jonsdorf die Liebhaber historischer Automobile auf ihre Kosten kommen. Bereits am Freitagabend gibt es einen Vorgeschmack mit Abendfahrten bis 23 Uhr. Im Bahnhof Bertsdorf, am Ausbildungsbahnhof Zittau-Süd, können Besucher zudem von 10 bis 18 Uhr die Prinzipien der Leit- und Stellwerktechnik kennenlernen, wie sie zwischen 1977 und 1996 in Zittau-Süd in Betrieb war. Bei allen drei Veranstaltungen wird auch LGB mit einem eigenen Stand vor Ort präsent sein. Besucher können sich dann über die Modellneuheiten 2023 informieren. Natürlich steht das Standpersonal auch zu allen weiteren Fragen rund um die LGB Gartenbahn gerne Rede und Antwort.



18. Mai: das Fest „125 Jahre Pinzgauer Lokalbahn“.



27. bis 29. Mai: Pfingstfest der Preßnitztalbahn in Jöhstadt.



4. bis 6. August: Die 17. Ausgabe der Historik Mobil lockt die Eisenbahn- und Oldtimerfans.

## LGB: Immer gut informiert

Die LGB Depesche bringt die schönsten Geschichten rund um das Hobby Gartenbahn und die wichtigsten Modellnews alle drei Monate. Damit Sie auch in der Zwischenzeit in Sachen Termine, Auslieferungen und Club auf dem neuesten Stand bleiben, können Sie sich im Internet an verschiedenen Stellen informieren. Hauptanlaufstelle ist die Homepage [www.lgb.de](http://www.lgb.de) unter der Sie die umfangreiche Produktdatenbank mit allen Katalogdaten seit dem Jahrgang 2009 ebenso finden wie wichtige Serviceinformationen. Wer Impressionen von LGB Aktivitäten (Messeauftritte, Bilder aus der lau-

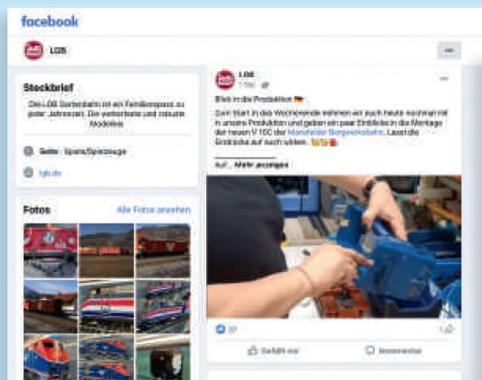
fenden Produktion) sucht, der wird im Facebook-Auftritt unter [www.facebook.com/LGB](http://www.facebook.com/LGB) fündig oder bei Instagram ([www.instagram.com/lgb\\_gartenbahnen](http://www.instagram.com/lgb_gartenbahnen)). Im LGB Youtube-Kanal ([www.youtube.com/@lgbgartenbahn](http://www.youtube.com/@lgbgartenbahn)) lassen sich zahlreiche Videos zum Aufbau einer Gartenbahn, zu Veranstaltungen und Ratgeberthemen abrufen. Für Clubmitglieder gibt es im geschützten Bereich unter [www.lgb.de/club](http://www.lgb.de/club) alles Wissenswerte. Im Depesche Archiv können Sie in den Ausgaben ab 2010 nachblättern, die Clubfilme ab 2020 herunterladen oder – chronologisch schön geordnet – alle LGB Clubmodelle ansehen.



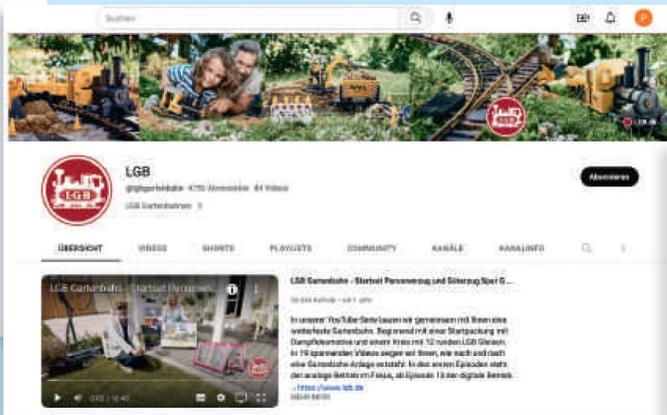
[www.lgb.de](http://www.lgb.de): top Serviceinfos, alles Wichtige rund um Modelle.



Exklusiv: das Programmangebot für Clubmitglieder.



Facebook: Fotos und Infos rund um aktuelle LGB Aktivitäten.



Youtube: Tipps zum Anlagenbau und weitere Ratgebervideos.

## LGB Clubfilm 2023

Die Clubfilme zeigen herausragende Ereignisse, Topmodelle, einen Blick hinter die Kulissen und vieles mehr. Clubmitglieder schätzen die Filme sehr, lassen sie doch ein gesamtes Jahr nochmals in wunderbaren Filmsequenzen Revue passieren. Im exklusiven Clubbereich unter [www.lgb.de/club](http://www.lgb.de/club) sind die Filme der vergangenen drei Jahre auch jederzeit abrufbar. So kann man auch den Weltrekord der RhB aus dem vergangenen Oktober mit zahlreichen Zusatzinfos nochmals miterleben und mitfiebern, wenn die 25 „Capricorn“-Triebzüge sich talwärts bewegen. Nach derzeitiger Planung wird Mitte des Jahres der Film zur Clubreise online stehen und gegen Ende des Jahres der Film „Ein Jahr mit LGB“ mit Berichten über die spannenden Events aus dem Sommer und Herbst.

Bieten Erlebnisse pur: die Jahresfilme für Clubmitglieder.



## Jetzt schon vormerken: IMA 2023

**E**inzigartiges Modellbahn- und Eisenbahnfest: Vom 15. bis 17. September findet in Göppingen die Internationale Modellbahn-Ausstellung mit den Märklin Tagen statt. In der Stauferstadt bieten sich dann wieder zahlreiche Schauplätze an, wo die große und kleine Eisenbahn aufeinandertreffen. Ein Rundgang durchs Märklin Werk, ein Besuch im Märklineum, die Lokparade im Bahnhof Göppingen oder die neuesten Modellbahntrends – vom Modellbahnnachwuchs bis zum erfahrenen Profi kommen hier alle auf ihre Kosten.

Der große Treffpunkt für Gartenbahnfans wird wieder die EWS-Arena sein. Dort stellen verschiedene Vereine ihre LGB Anlagen vor und die wichtigsten Modellneuheiten des Jahres 2023 werden in und vor der Halle ebenfalls live zu erleben sein. Eine besondere Rolle wird dabei sicherlich der „Capricorn“ spielen. Das Modell, das in diesen Wochen ausgeliefert wird (siehe Seite 40/41 „Neu im Fachhandel“) ist sicherlich der „Star“ der diesjährigen IMA. Im Oktober 2022 stellten 25 dieser Triebzüge – aneinandergeschlossen ergaben sie eine Gesamtlänge von 1.906 Metern – einen beeindruckenden Weltrekord als „Längster Personenzug auf Schmalspurschienen“ auf. Die Basiseinheit (Art. 23100) und die Mittelwagen (Art. 33100 und 33150) ergeben als vorbildgerechter vierteiliger Triebzug auch im Modell eine beachtliche Länge von 330 Zentimetern. Als zweiter Treffpunkt empfiehlt sich für LGB Fans natürlich die Schauanlage am Märklineum in der Stuttgarter Straße in Göppingen. Über die einzelnen Bauschritte und die Macher der Anlage konnten sich die Leser der Depesche – gewissermaßen zur Einstimmung – in den vergangenen Ausgaben schon informieren. Und am Bahnhof in Göppingen lassen sich verschiedenste Lokikonen aus allen Epochen wie immer aus nächster Nähe begutachten. Die IMA – ein Fest für alle Sinne. Alle Infos rund ums große Eisenbahnfest finden Sie zeitnah auch unter [www.maerklin.de/ima](http://www.maerklin.de/ima)



Treffpunkt EWS-Arena: LGB Anlagen und Modelle im Fokus.



„Star“ der diesjährigen IMA: Der „Capricorn“ als LGB Modell.



Eisenbahngeschichte pur: Die Lokparade am Bahnhof.

## Clubkooperationspartner Preßnitztalbahn Auf Schmalspur durchs Erzgebirge



Mit der Preßnitztalbahn begeben Sie sich auf spannende Nostalgiefahrten unter Dampf in der grenzüberschreitenden UNESCO-Welterbestätte „Montanregion Erzgebirge/Krušnohoří“. Auf gut acht Kilometern zwischen Steinbach und Jöhstadt gibt es neben den 750-mm-Schmalspurgleisen viel Interessantes zu entdecken. So unter anderem für Genießer die Gaststätte „Forellenhof“ und die Raststätte „Wildbach“, ebenso wie den alten Schmelzofen in Schmalzgrube für Bergbauinteressierte. Regulärer Museumsbahnbetrieb, Themenfahrttage und Sonderveranstaltungen bilden das ganzjährige Programm. Klasse: Der Rabatt für Clubmitglieder hat sich in diesem Jahr verdoppelt.

### Informationen und Kontakt:

IG Preßnitztalbahn e. V., Tel.: +49 (0)3 73 43/80 80 37,  
verein@pressnitztalbahn.de, www.pressnitztalbahn.de

Museumsbahn Steinbach - Jöhstadt  
Preßnitztalbahn



Dampffahrten durchs malerische Erzgebirge sind das Aushängeschild der Preßnitztalbahn. Zudem zählen Events wie das Eisenbahnfest in Jöhstadt (27. bis 29. Mai) zum Angebot.

**% Clubvorteil: Clubmitglieder erhalten für Hin- und Rückfahrkarten sowie Tageskarten auf der Gesamtstrecke Steinbach – Jöhstadt einen Preisnachlass von 2,- Euro (gilt nicht für Familien- und Gruppenfahrten).**

## 15 Prozent Clubrabatt

Die Kooperation zwischen dem Club und der VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH aus München ([www.vgbahn.shop](http://www.vgbahn.shop)) geht in die Verlängerung. Clubmitglieder profitieren von einem Rabatt von 15 Prozent auf alle nicht preisgebundenen Artikel. Die Rabattaktion läuft bis zum Jahresende 2023 und ist nicht mit anderen Rabatten kombinierbar. Im Sortiment der Verlagsgruppe finden sich Zeitschriften, Broschüren, Bücher, Kalender, CD-ROMs und Video-DVDs für Eisenbahnfreunde und Modelleisenbahner. **Bestellungen:** Um den 15-prozentigen Clubrabatt auf [www.vgbahn.shop](http://www.vgbahn.shop) einzulösen, klicken Sie im Warenkorb auf „Ich habe einen Gutschein“ und tragen Ihren exklusiven Gutschein-Code „Insider2023“ ein.



## Vorhang auf für die Eisenbahn



Das Angebot am Schauplatz Eisenbahn ist vielfältig und reicht von der Ausstellung über Events bis zu Sonderfahrten. Jahreshöhepunkt wird das 30. Heizhausfest vom 25. bis 27. August.

Ob Jung oder Alt, ob Modellbahner, Eisenbahnfotograf oder Technikfan, erleben Sie Eisenbahn im größten und einem der wichtigsten deutschen Eisenbahnmuseen. Auf einer Fläche von 26 ha erwarten den Besucher ein imposanter Lokfuhrpark, zwei Ringlokschuppen mit 20-m-Dreh-scheibe und die historischen Beschickungsanlagen. Erleben Sie mit der weltweit einmaligen Seilablaufanlage, die das lokomotivlose Rangieren ermöglichte, Hightech von gestern.

### Informationen und Kontakt:

Schauplatz Eisenbahn, Frankenberger Straße 172,  
09131 Chemnitz, Tel.: +49 (0)3 71/46 40 08 92,  
[info@schauplatz-eisenbahn.de](mailto:info@schauplatz-eisenbahn.de), [www.schauplatz-eisenbahn.de](http://www.schauplatz-eisenbahn.de)

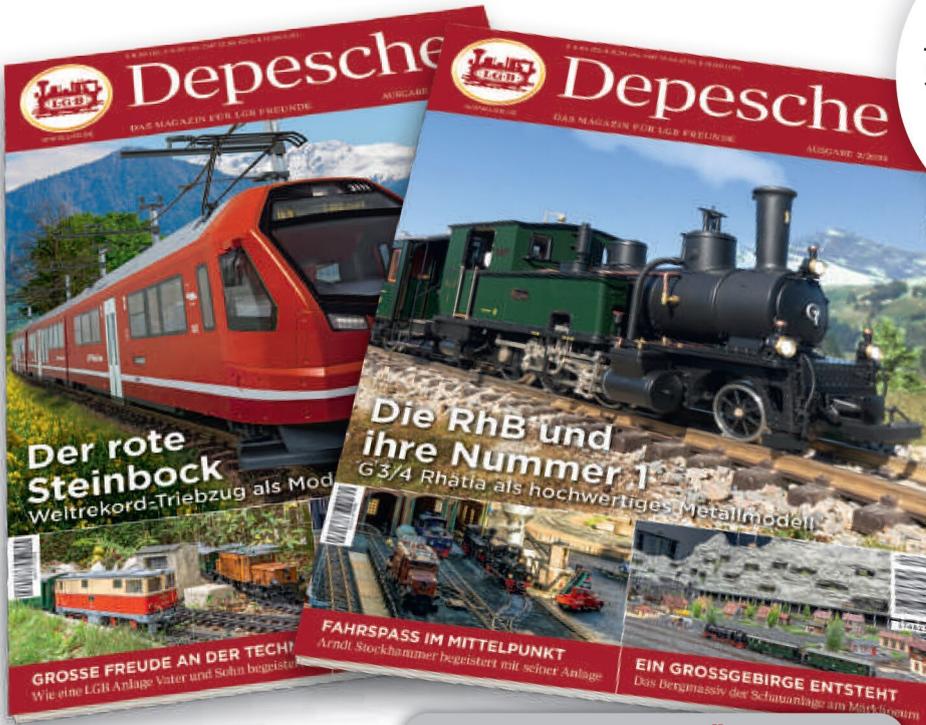
**% Clubvorteil: Bei Vorlage der Clubkarte reduziert sich für Clubmitglieder der Eintrittspreis auf 9,- Euro (statt 10,- Euro). Kinder haben freien Eintritt.**



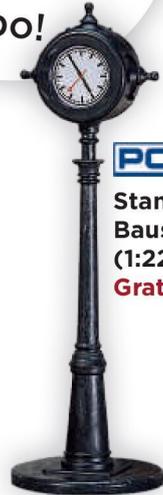
WWW.LGB.DE

# Depesche

DAS MAGAZIN FÜR LGB FREUNDE



Top  
**Prämie**  
Sichern Sie sich  
jetzt Ihr  
Abo!



**POLAG**

Standuhr  
Bausatz  
(1:22,5)  
Gratis!\*

\*Prämien-Angebot gilt nur im Inland

## ABO-VORTEILE IM ÜBERBLICK

- Sie sparen 15 % gegenüber dem Einzelkauf
- Vor Kiosk-Veröffentlichung in Ihrem Briefkasten
- Lieferung portofrei an die Lieferadresse
- Anteilig Geld zurück bei vorzeitiger Abo-Kündigung
- Jederzeit kündbar
- Bequem per SEPA-Lastschrift oder Rechnung bezahlen



### JA, ICH MÖCHTE DIE LGB DEPESCHE ABONNIEREN!

Ich bestelle die LGB Depesche im Jahresabonnement für 29,00 Euro (4 Ausgaben; Auslandsbezugspreis: Euro 33,80). Mein Abonnement verlängert sich nur dann um ein weiteres Bezugsjahr, wenn ich nicht spätestens 6 Wochen vor Bezugszeitraumende kündige.

#### Meine Kontaktdaten:

Name, Vorname

Straße, Hausnummer

PLZ, Wohnort

Land

Telefon

E-Mail

#### Den Rechnungsbetrag zahle ich per

Bankeinzug  Rechnung

Kontoinhaber (Name, Vorname)

BIC

IBAN

Datum Unterschrift

#### Schicken Sie den Coupon an:

LGB Depesche Leserservice, PressUp GmbH, Postfach 70 13 11, 22013 Hamburg, Telefax: +49 (0) 40/38 66 66-299, E-Mail: LGB-Depesche@pressup.de  
**Service-Telefon Abonnement: +49 (0) 40/38 66 66-313**

#### Zahlungshinweis

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die Gebr. Märklin & Cie. GmbH bzw. deren beauftragten Abo-Dienstleister, die PressUp GmbH, Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der Gebr. Märklin & Cie. GmbH bzw. deren beauftragtem Abo-Dienstleister, der PressUp GmbH, auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen.

Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.  
Gläubiger-ID: DE32ZZZ00000516888 · Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt.

**Widerrufsrecht:** Ihre Bestellung kann innerhalb von 14 Tagen ohne Angabe von Gründen in schriftlicher Form widerrufen werden bei:

LGB Depesche Leserservice, PressUp GmbH, Postfach 70 13 11, 22013 Hamburg, Telefax: +49 (0) 40/38 66 66-299, E-Mail: LGB-Depesche@pressup.de



# Alpine Schönheit in XXL

Im Blickpunkt in Folge 3 unserer Serie über die LGB Museumsanlage: das Gebirge. Als spektakuläres bauliches Element fasziniert dieses Bergmassiv im eidgenössischen Stil mit vielen Attraktionen.

Die Stars auf jeder Modellbahn? Das sind natürlich all die Lokomotiven, Wagen und Zugzusammenstellungen, die ein jeder Modellbahner auf die Gleise schickt. Und so stehen auch auf der großen LGB Schauanlage, die seit dem Sommer 2022 vor dem Märklineum die Besucher begeistert, Dampfloks wie die BR 99 der Harzer Schmalspurbahnen („Harzer Bulle“), die österreichische Baureihe U oder der amerikanischen Dieselloks F7 inklusive vorbildgerechter Wagengarnituren im Mittelpunkt. Allerdings hat selbst derlei hochkarätiges Rollmaterial auf dieser Prachtanlage einen starken Konkurrenten: Mit einem mächtigen Gebirge nach eidgenössischem Vorbild haben die Architekten der LGB Museumsanlage einen Hingucker geschaffen, der fast genauso sehr die Blicke der Gartenbahnfans auf sich zieht wie die schmucken Lok- und Wagenmodelle selbst.

Schon die bloßen Ausmaße geben eine Ahnung von dem imposanten Auftritt dieses Elements: Satt 20 Meter lang und 2,80 bis drei Meter hoch ist dieser schroff zerklüftete, vielfach

gefaltete und mit einer spannenden Oberflächenstruktur ausgestattete Gebirgszug. Ausgiebig geformt und im alpinen Stil gehalten, verkörpert dieses Bergmassiv das eidgenössische Element der thematisch auf Deutschland, die Schweiz und Amerika ausgerichteten LGB Anlage. Die Basis des Bauwerks bilden sechzig witterungsresistente Holzbalken. Winkelverbinder und Balkenschuhe mit Ankern (teils fundamentiert) sorgen für die nötige Stabilität und die horizontalen Verbindungen – auf etwaige Verzäpfungen wurde also komplett verzichtet. Als Gebirgsoberfläche kam eine Landschaftsbaufolie von Heki zum Einsatz, die aus einer Kombination aus Aluminium und Textilgewebe besteht. Zusätzlich wurde vom LGB Team noch ein Unterbodenschutz auf Kautschukbasis aufgebracht – das sorgt für hohe Wetterfestigkeit.

**Raffiniert und praktisch: die „Felsenfenster“**

Steht man zum ersten Mal vor diesem imposanten Bau mit seinem gezackten Gipfelprofil, kann sich der Betrachter kaum



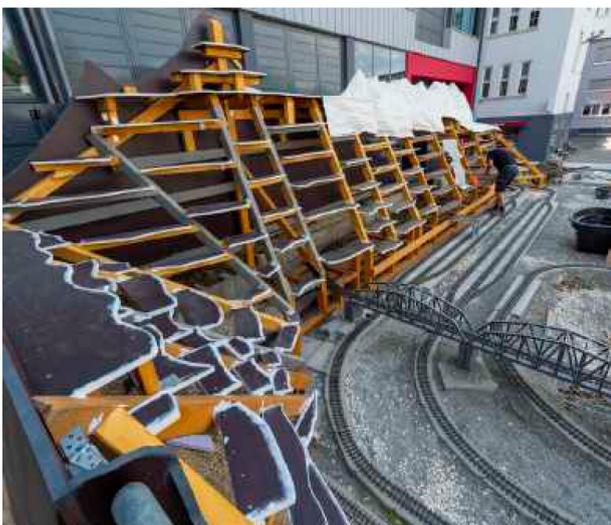
**Gute Basis:** Massive Holzbalken sowie Winkelverbinder und Balkenschuhe bilden die tragenden Elemente der Gebirgskonstruktion.

entscheiden, worauf der Blick als Erstes fällt. Sofort ins Auge stechen aber natürlich die markanten, fensterartigen Einschnitte – insgesamt 30 dieser Elemente haben die Architekten in die Front des Gebirgszugs eingelassen und dabei ein so reizvolles wie zugleich praktisches Element erschaffen. Zum einen dienen diese aus Multiplex-Siebdruckplatten gefertigten, im unteren Bereich zunächst breiteren, dann immer schmaleren Elemente natürlich der Formgebung und der optischen Gliederung des Gebirges. Zugleich funktionieren diese mit etwas Granulat und Stein aufgefüllten und zur Verhinderung von Staunässe mit einem Wasserauslass versehenen Einschnitte aber auch als sogenannte Pflanzfächer: Ganz wie in der Natur „krallen“ sich hier Sträucher, Blumen, kleine Büsche und allerlei weiteres Grünzeug in die felsigen Nischen und trotzen den harten Vegetationsbedingungen einer steinigen Umgebung.

Das sorgt für einen vorbildnahen Anblick, bieten in der Natur doch selbst kargste Felsstrukturen noch ausreichend Lebensraum für allerlei genügsames Buschwerk und im Gebirge ➔



**Aufteilung:** Die Gesamtfläche der Anlage beträgt 120 Quadratmeter – ein beträchtlicher Teil davon gehört dem Gebirgszug.



**Querverbindungen:** Sie sorgen für Stabilität. Gut zu erkennen sind die Multiplex-Siebdruckplatten – die Basis für die Pflanzfächer.



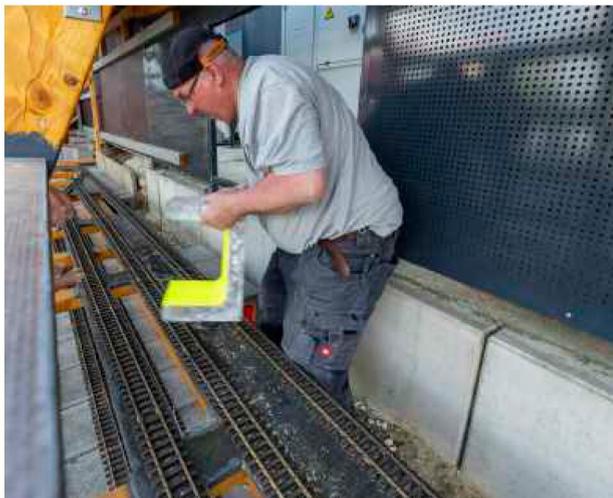
**Hülle:** Als Gebirgsoberfläche dient eine aus Aluminium und Textilgewebe bestehende Landschaftsbaufolie von Heki.



**Gleisanschluss:** Über eine Bogenbrücke führt der Schienenverlauf in einen reizvollen Arkadenabschnitt am Fuß des Gebirges.



**Hingucker:** Insgesamt 30 Pflanzfächer sind in die Felswand eingelassen und ermöglichen eine Begrünung des Gebirges.



**Sicherheit:** Der Schattenbahnhof unterhalb des Gebirgsmassivs erhält mit exakt zugeschnittenen L-Bausteinen eine solide Einfassung.

beheimatete Gräser- und Blumengewächse. Und selbstverständlich werden diese höhlenartigen Einbuchtungen je nach Jahreszeit vom LGB Bahnpersonal passend bepflanzt. Auf eine Belastbarkeit von 125 Kilogramm ausgelegt, fungieren diese Einlassungen drittens auch als Treppe, über die das Bahnpersonal das Gebirge begehen und etwaige Reparatur- oder Pflegearbeiten durchführen kann: ein höchst hilfreicher Kniff für einen praxisnahen Bahnbetrieb.

Hat das Auge all diese Strukturen des Gebirges selbst erfasst, fällt der Blick alsbald auch auf die Verzahnung zwischen Landschaft und Streckenführung. Da wären beispielsweise die beiden Tunnelportale: linker Hand die Einfahrt über eine zweigliedrige Bogenbrücke aus dem LGB Sortiment, rechts die Ausfahrt über eine auf drei Pfeilern ruhende, selbst gebaute Trestlebrücke in Holzoptik. Und eine Etage tiefer wartet schon die nächste Attraktion: Entlang des Gebirgssockels führt der Trassenverlauf hinein in einen reizvollen Arkadenabschnitt. Für diese Galerie verbaute das Modellbahn-Team rund zwei Dutzend vier Zentimeter dicke und bis zu 14 Zentimeter Durchmesser starke Kabelschutzrohre. Und dank seiner weit in den Fels hineingezogenen Bauweise ist dieser den Durchfahrten in gebirgigem Alpenterrain nachempfundene Fahrabschnitt ganz wie beim großen Vorbild aufwendig gegen Steinsschlag gesichert. Einige Meter weiter, auf der vom Betrachter aus rechten Flanke des großen Bergmassivs, lockt in luftiger Höhe dann die nächste Attraktion: Hier hangelt sich eine Standseilbahn von der Talstation bis zur Bergstation Rigi hinauf.

### Formgebung: Handwerk trifft Kreativität

Was die Formgebung der Gebirgsoberfläche selbst betrifft, so setzte der siebenköpfige Bautrup – wie jeder normale Modellbahner auch – auf eine Mischung aus Handwerk und Kreativität. Um die Felsformationen final zu designen, haben die Erbauer zu Beginn einzelne Oberflächensegmente erarbeitet, in denen die Folie ganz beliebig geknittert und zusammengefaltet werden konnte. Dabei wurde viel variiert – Bereiche mit sehr vielen Falten wechseln mit weniger stark gefalteten, steilere Felsstürze mit eher sanft geschnittenen Abhängen. Und die Formgebung beispielsweise der Überhänge wurde durch Antackern und Ankleben herausgearbeitet. Alle diese einzeln zugeschnittenen Bahnen wurden dann in Verbundbauweise inklusive gezielter Überlappung für eine bessere Wetterfestigkeit auf die Unterkonstruktion aufgebracht.

So kombiniert diese Vorgehensweise eine fantasievolle Formgebung mit hoher baulicher Stabilität und cleveren Details für eine ausgeprägte Outdoor-Tauglichkeit. Doch natürlich besteht das imposante Bergmassiv nicht nur aus einer spektakulären Oberfläche, sondern besitzt auch ein spannendes Innenleben: Wartungsfreundlich sowie blick- und wettergeschützt sind hier vier mit je drei Gleisen bestückte Schattenbahnhöfe im Bau und sorgen, nach und nach fertiggestellt, für emsigen Zugwechsel und reichlich Abwechslung im Fahrbetrieb. Rückwärtig hinter dem Gebirge sind schließlich Teile der Stromversorgung sowie die Technik für die Bewässerung untergebracht: Ein geschlossenes und je nach Witterungsverhältnissen regulierbares Wassersystem speist von hier aus die Wasserfälle sowie die beiden auf der Anlage platzierten je 500 Liter fassenden Teiche. ■

**In der nächsten Ausgabe folgt Teil 4 unserer Serie. Thema dann: die Begrünung.**



**Notwendige Abschlussarbeiten:** Die fantasievoll geknitterte Oberfläche wird manuell mit einer wetterfesten Lackierung versehen.



**Feintuning:** Die fertig ausgekleideten Tritt- und Pflanzfächer erhalten ihre erste Begrünung. Die „Auskleidung“ ist variabel ...



... und zwar saisonal wechselnd. Für jede Jahreszeit können die entsprechenden Koniferen und Blumen ausgesucht werden.



**Tolle Zugabe:** Unterhalb des Gipfels krönt eine separate Zahnradbahnstrecke das prachtvolle LGB Gebirgsmassiv.

Jetzt bei Ihrem Händler: vom „Capricorn“ bis zum Feuerlöschzug

# Neu im Fachhandel

Bei LGB ist wieder eine Reihe von Neuheiten in der Auslieferung. Wir geben einen Überblick über die wichtigsten Modelle.



## Elektrolokomotive Ge 4/4 III Epoche VI, Art. 21430

- Originalgetreue Farbgebung und Beschriftung der Epoche VI.
- Alle vier Radsätze von zwei Hochleistungsmotoren angetrieben.
- Eingebauter mfx/DCC-Decoder mit vielen Licht- und Soundfunktionen.
- Stromabnehmer motorisch angetrieben, digital schaltbar.
- Aktuelle vorbildgerechte Ausführung mit Druckluftpfeife statt Signalhorn.

Die Elektroloks der Baureihe Ge 4/4 III sind mit einer Leistung von 2.400 kW die modernsten Loks der RhB und vor allen Zugarten zu sehen. In den letzten Jahren hat die RhB damit begonnen, die ab Mitte der 90er-Jahre gelieferten Loks zu modernisieren – zum einen wird die Elektronik erneuert und damit auf den aktuellen Stand gebracht, zum anderen erhalten die Loks moderne LED-Scheinwerfer und die ursprünglich eingebauten Signalhörner werden durch eine Druckluftpfeife ersetzt. So modernisiert, werden die Loks noch weitere 20 bis 25 Jahre im Einsatz stehen. Modell der Elektrolok der Baureihe Ge 4/4 III der RhB im normalen RhB-Rot mit großem Schriftzug. Länge über Puffer 65 Zentimeter.



## RhB Triebwagen ABe 4/16 „Capricorn“, Epoche VI, Art. 23100

- Komplette Neukonstruktion, zwei Hochleistungsmotoren, mfx/DCC-Decoder.

- Wappenbeleuchtung digital schaltbar, Stromabnehmer digital heb- und senkbar, beleuchtete Zugzielanzeige.
- Viele Licht- und Soundfunktionen.
- Originalgetreue Farbgebung, Länge über Puffer 153 cm.



### RhB Schnellzugwagen 2. Klasse Epoche VI, Art. 30679

- Originalgetreue Farbgebung und Beschriftung der Epoche VI.
- Ausgestattet mit kompletter Inneneinrichtung und Innenbeleuchtung.
- Türen zum Öffnen, Metallradsätze, Stromabnahme über Kugellageradsätze.

In Graubünden wurde ein innovatives Tierschutz- und Tourismusprojekt von den Vertretern der Stiftung Arosa Bären und der Tierschutzorganisation Vier Pfoten initiiert. Auf einem Gelände bei Arosa dürfen aus schlechter Haltung gerettete Bären einen tiergerechten Lebensabend verbringen. Mit einem speziell gestalteten Wagen der RhB kann man nach Arosa und retour fahren. LGB bringt das Arosa-Modell des Schnellzugwagens 2. Klasse in der Ausführung Bärenlandwagen. Länge über Puffer 62 cm.



Auslieferung voraussichtlich Juni 2023.

### RhB Schiebewandwagen Haik-v Epoche VI, Art. 48575

- Türen mit senkrechten Streben, kurzes Dach über der Bremserbühne.
- Die Schiebetüren lassen sich vorbildgerecht öffnen und schließen.
- Metallscheibenräder an jeder Achse, Länge über Puffer 62 Zentimeter.

Diese vierachsigen Schiebewandwagen sind auf dem RhB-Netz weitverbreitet. Man sieht sie nicht nur in Güterzügen, ab und zu auch mal am Ende eines Personenzugs. Durch die komplett zu öffnenden Wände sind sie sehr einfach zu be- und entladen. Mit diesen Wagen werden vor allem witterungsempfindliche Waren transportiert. Viele dieser Wagen sind mit farbenfrohen Werbeaufschriften unterwegs, aber es gibt auch einige – wie das aktuelle Modell – die im neutralen Alu-Look fahren. Länge über Puffer 62 cm.



Die ABe 4/16 sind die modernsten Triebzüge der Rhätischen Bahn. Im Oktober 2022 gelang der RhB mit 25 dieser Trieb-einheiten der Weltrekord als längster Personenzug auf einer Schmalspurbahn. In alter Tradition erhalten die Züge

Namen von Bergen. Das Vorbild zum Modell mit der Nummer 3111 wurde am 9. Oktober 2020 in Filisur auf den Namen „Piz Ela“ getauft. Ergänzung mit den Mittelwagen 33100 und 33150 zu einem vorbildgerechten vierteiligen Zug.



### Elektrolokomotive Ge 4/4 I Epoche VI, Art. 22042

- Lokkasten neu, Nachbildung der umgebauten Lok mit neuer Stirnfront.
- Originalgetreue rote Farbgebung und Beschriftung der Epoche VI.
- Zwei Hochleistungsmotoren.

Ende der 1980er-Jahre konnte die RhB noch nicht auf die mittlerweile fast 40 Jahre alten Loks der Baureihe Ge 4/4 I verzichten. Da absehbar war, dass diese noch länger im Einsatz bleiben würden, wurden die Loks modernisiert. Es wurden verschiedene technische Verbesserungen (u. a. Einbau einer Vielfachsteuerung) vorgenommen. Am auffälligsten sind die neuen Führerstände mit den zwei großen Fenstern an der Stirnfront.



### Dampflok sächsische IV K Epoche VI, Art. 26846

- Rauchgenerator mit radsynchronem Dampfausstoß.
- mfx/DCC-Decoder mit umfangreichen Licht- und Soundfunktionen.
- Zwei Hochleistungsmotoren.

Die 1962 rekonstruierte Lok blieb bis 1973 im Einsatz. 2002 wurde die IVK nach Bertsdorf gebracht und wieder in den Ursprungszustand als Nummer 145 der Königlich Sächsischen Staatseisenbahn zurückversetzt. Derzeit in Revision, ist geplant – sobald sie wieder im Einsatz steht –, sie mit der Nummer 184 zusammen mit den Wagen des sächsischen Güterzugs zu präsentieren. Auch die 184 war eine Lok, die 1914 direkt vom Hersteller nach Zittau geliefert wurde.



### Feuerlöschzug USA Epoche VI, Art. 29911

- Originalgetreue Farbgebung und Beschriftung der Epoche VI.

- Antrieb durch zwei kugelgelagerte Hochleistungsmotoren.
- Digital ansteuerbare Pumpe kann Wasser verspritzen.
- Beim gedeckten Güterwagen lassen sich die Türen öffnen, Länge des gesamten Zuges 178 Zentimeter.



### RhB Aussichtswagen Epoche VI, Art. 34252

- Ausführung in der gelben Farbgebung der Anfangszeit der Berninabahn.
- Alle vier Radsätze von zwei Hochleistungsmotoren angetrieben.
- Viele Licht- und Soundfunktionen.
- Türen zum Öffnen, Innenbeleuchtung.

Von diesen Triebwagen wurden bereits zur Eröffnung der Berninabahn zwischen 1908 und 1910 insgesamt 14 Fahrzeuge geliefert. Erst mit der Ablieferung der neuen Allegra-Triebzüge im Jahre 2010 konnten sie – im stolzen Alter von 100 Jahren – ausgemustert werden. Zwei Triebwagen – die Nummern 30 (Vorbild für das Modell) und 34 – haben überlebt. Wieder in den Ursprungszustand mit der gelben Lackierung zurückversetzt, fahren sie auch heute noch im Sonderzugesinsatz vor historischen Zügen.



Auslieferung voraussichtlich Juni 2023.

### SOEG Güterwagen GGw Epoche I bzw. V, Art. 43600

- Komplette Neukonstruktion.
- Vorbild heute noch im Einsatz bei der Zittauer Schmalspurbahn.
- Bauteile der Heberlein-Bremse liegen bei.
- Passend zu Lok 26846 (Dampflok IVK) und Wagen 43601 (offener Güterwagen).

Modell eines gedeckten Güterwagens der Bauart GGw, wie er um 1900 an die Königlich Sächsische Staatseisenbahn geliefert wurde. Die Wagen bewährten sich hervorragend, sodass in verschiedenen Serien insgesamt weit über 1.000 solcher Wagen (gedeckt; offen als OOw beziehungsweise OO) beschafft wurden. Das Modell gibt eine aktuelle Ausführung als wieder aufgebauter Museumswagen wieder, wie er heute bei der Zittauer Schmalspurbahn im Einsatz ist.



Modell eines Hilfs- und Trainingszuges für Rettungskräfte in der Gestaltung eines solchen Zuges der Norfolk & Southern Railroad. Besteht aus einer Diesellok und zwei Wagen. Diesellok in der Gestaltung des Zuges, Farbgebung

und Beschriftung der Epoche VI. Ein Kesselwagen in der Gestaltung des Zuges. Der Kessel kann mit Wasser befüllt werden, dieses kann mit einer digital ansteuerbaren Pumpe verspritzt werden (ansteuerbar im Digital-Betrieb).



# Elektropionierin Ge 4/6

Schon früh im 20. Jahrhundert stellte die Rhätische Bahn die Weichen für eine umfassende Elektrifizierung des Bahnverkehrs. Als bestens gepflegte Museumslok erzählt die Ge 4/6 353 eine der großen Technik- und Eisenbahngeschichten der Schweiz.

**D**ie Entfesselung der Dampfkraft brachte mächtig Schwung in die Welt – man denke nur an Erfindungen wie die Dampfmaschine, maßgeblich perfektioniert 1769 durch den Schotten James Watt. Und natürlich an die Dampflokomotive, welcher der britische Eisenbahnpionier George Stephenson ab 1825 zum Durchbruch verhalf. Doch die Energiegewinnung durch Wasserdampf war seinerzeit an einen zentralen Rohstoff gebunden: Erst die Verfeuerung von Kohle brachte ein solches System auf Touren. So sehr die Dampfkraft für ein Land also zum Segen geraten konnte, so sehr wandelte sie sich zum Problem für denjenigen, der nicht über eigene Ressourcen an Kohle verfügt. Eine massive Abhängigkeit von externen Kohlelieferanten ist für jene Länder quasi programmiert und ist einmal nicht genügend „schwarzes

Gold“ vorhanden, stehen schon in Kürze viele Räder und Maschinen still. Und die Schweiz besitzt zwar vieles – nennenswerte Kohlevorkommen aber nicht.

## Elektrizität aus Wasserkraft: vom „Teufelszeug“ zum Glücksfall

Schon frühzeitig setzten daher in der Alpenrepublik Überlegungen ein, die Abhängigkeit von Kohle durch die Gewinnung von Elektrizität via Wasserkraft zu reduzieren. Über den Rohstoff Wasser verfügt die Schweiz schließlich reichlich. Zunächst begleitete aber viel Skepsis diese neue Technik – so betrachteten viele Eidgenossen bis hin zu Vertretern des Nationalrates die Elektrizität noch spät im 19. Jahrhundert als „Teufelszeug“. Die enormen technischen Fortschritte bahnten der Gewinnung von Strom durch

Wasserkraft aber rasanter als zunächst gedacht ihren Weg und so ging als erste elektrische Bahn der Schweiz 1888 die Tramway Vevey-Montreux-Chillon (VMC) in Betrieb. Schnell folgte eine Fülle weiterer Strecken, ehe zehn Jahre später eine Entscheidung von fundamentaler Bedeutung das eidgenössische Eisenbahnwesen veränderte: In der Volksabstimmung vom 20. Februar 1898 entschied das Schweizer Wahlvolk mit deutlicher Mehrheit für eine Zusammenlegung der vielen Klein- und Privatbahnen zugunsten einer zentralen nationalen Bahngesellschaft. Damit gab man nicht nur grünes Licht für die Gründung der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) im Jahr 1902, sondern beflügelte auch die landesweite Elektrifizierung des Schienennetzes. Nicht ohne Grund betonte daher 1912 eine von der Regierung eingerichtete Studienkommission

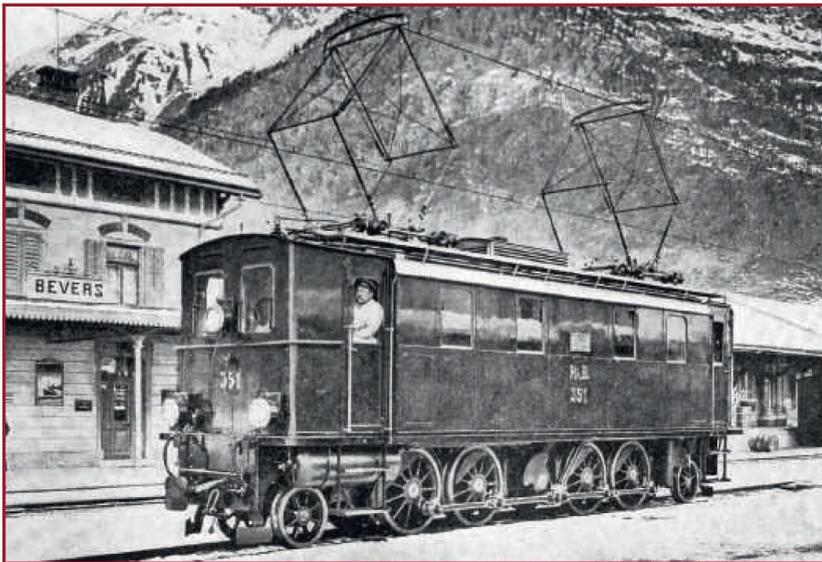


**Früherer Aufbau:** Im Jahr 1913 begann die Rhätische Bahn mit den Arbeiten zur Elektrifizierung. 1922 konnte auf der gesamten RhB-Strecke mit Strom gefahren werden.

in ihrem Bericht an die Generaldirektion der SBB die Wichtigkeit der „Verwertung der nationalen Wasserkräfte an Stelle der ausländischen Kohle“ und erhoffte „wenn möglich eine Verbilligung des Betriebs“. Zudem stellte nicht nur die Eisenbahn, sondern die gesamte eidgenössische Industrie frühzeitig die Weichen auf eine maximale Elektrifizierung und schuf damit viele neue Arbeitsplätze. Und nicht zuletzt entpuppte sich dieser Schritt auch in ökologischer Hinsicht als Glücksfall: Spielte die Vermeidung von Rauch- und Ruß-Emissionen damals noch quasi keine Rolle, so ist „grüne“ Energie heute wichtiger denn je und Elektrizität aus nachhaltigen Quellen Klimaschutz pur.

### Grünes Licht für E-Loks bei der Rhätischen Bahn: die Ge 4/6 kommen!

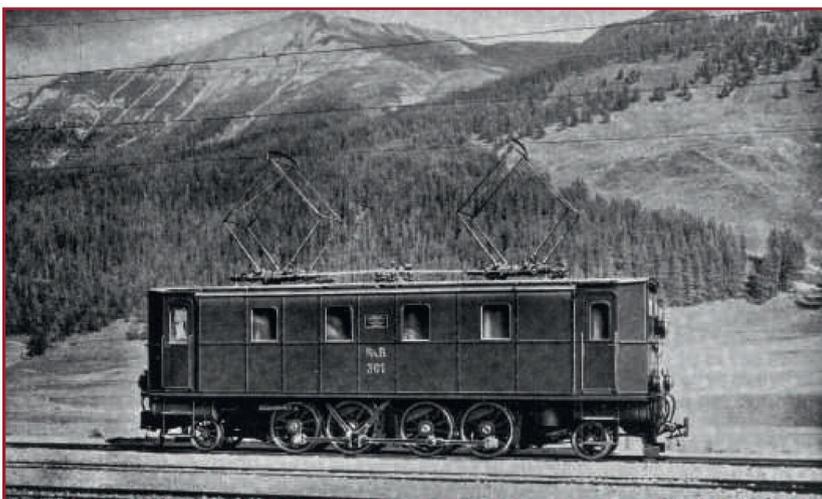
Schon früh in ihrer Geschichte entschied sich auch die Rhätische Bahn (RhB) für einen Umstieg vom Dampflokbetrieb hin zum Einsatz von E-Lokomotiven. ➔



**Premiere:** Die Ge 4/6 351 – im Dezember 1912 abgeliefert – war die erste Elektrolokomotive der RhB. Die elektrische Ausrüstung kam von der Maschinenfabrik Oerlikon (MFO).



**Innovativ:** Auch die AEG beteiligte sich mit Winter-Eichberg-Motoren an der Elektrifizierung der RhB. Die Ge 4/6 391 steht heute im Deutschen Technik Museum Berlin.



**Eigenständig:** Die Ge 4/6 301 rüstete Brown, Boveri & Cie aus. Die beiden Laufachsen waren mit der benachbarten Kuppelachse zu einem Krauss-Winterthur-Gestell vereinigt.

Bereits 1906 richtete die RhB den Abschnitt von Bever nach Scuol als Versuchsstrecke für den E-Lok-Betrieb ein und eröffnete diese Verbindung schließlich 1913 als ersten durchgehend elektrifizierten Teilabschnitt der RhB. Nun galt es noch, die Frage nach geeigneten Lokomotiven zu klären. Da das seinerzeit bei der RhB eingesetzte System des Einphasenwechselstroms noch nicht final erforscht war, gab die RhB zunächst drei verschiedene Versionen der sechssachsigen Baureihe Ge 4/6 in Auftrag, um verschiedene Motortypen auszuprobieren. Der mechanische Teil dieser in Achsfolge 1'D1' aufgebauten Lokomotiven wurde durch die Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM) in Winterthur gefertigt, doch die elektrische Ausrüstung kam von drei unterschiedlichen Herstellern: Die im Dezember 1912 als erste Maschine eintreffende Loknummer 351 sowie deren im Februar 1913 folgende Schwesterlok 352 hatten eine elektrische Ausrüstung der Maschinenfabrik Oerlikon (MFO) an Bord. Die 391 wiederum wurde im Frühjahr von der SLM in Zusammenarbeit mit AEG geliefert; ehe die heimische BBC unweit von Zürich schließlich im Sommer 1913 die 301 als dritte Versuchsmaschine beisteuerte. Doch schon früh war der Bedarf an weiteren Maschinen absehbar und so bestellte die RhB schon im Mai 1913 drei weitere Exemplare der zu diesem Zeitpunkt am meisten erforschten MFO-Lokomotiven: die Nummern 353 bis 355. 1914 standen schließlich insgesamt acht Exemplare dieser anfangs 300, in späteren Versionen bis zu 400 PS starken Baureihe in den Depots der RhB. Alle Maschinen waren durch zwei Scherenstromabnehmer mit der Fahrleitung verbunden, wiesen aber technisch (etwa in der Anordnung der Laufachsen) wie auch optisch (bezüglich der Form des Lokkastens) teils deutliche Unterschiede auf. So besaßen die Lokomotiven 301, 351, 352 und 391 beispielsweise Lüftungsklappen oberhalb des Führerstands, die von dort den Maschinenraum mit Kühlluft versorgten. Die Scherenstromabnehmer der von AEG ausgestatteten 391 wiederum sahen deutlich anders aus als jene der anderen Loks; auch befindet sich hier (im Gegensatz zu den MFO-Maschinen) auf beiden Seiten der Motoren ein Zahnradgetriebe. Bei allen Exemplaren hingegen identisch: die an beiden Kastenenden durch eine Wand vom Maschinenraum abtrennenden, durch einen Seitengang miteinander verbundenen Führerstände.



**Umtrieb:** Vor Sonderzügen ist die betriebsfähige Ge 4/6 353 auch heute noch im Einsatz. Hier hat der Zug gerade den Bahnhof von Ardez verlassen und ist auf dem Weg nach Samedan. Die maximale Reisegeschwindigkeit liegt bei 55 Kilometern pro Stunde.

### Und sie läuft und läuft und läuft ...

Zunächst auf der Engadinerbahn im Dienst, erwiesen sich die meisten Loks im täglichen Einsatz durchweg als belastbar – als elektrisch wie mechanisch besonders zuverlässig galten die Maschinen der MFO. Wenige Jahre später wechselten die Ge 4/6 dann auf die ab 1919 durchgehend elektrifizierte Albulalinie. Im Winter mit Schneepflügen ausgestattet, bewährten sich die anfangs grünen, ab 1920 dann braun umlackierten Loks jahrzehntelang im leichten bis mittelschweren Personen- und Güterverkehr. Als ab 1947 die neue E-Lok-Baureihe Ge 4/4 in Dienst gestellt wurde, schienen die Tage der Ge 4/6 freilich gezählt. Doch der deutliche Anstieg des Schienenverkehrs in den 1950er- und 1960er-Jahren machten die Ge 4/6 quasi unentbehrlich. Mehrfach wurden die Maschinen modernisiert und hielten sich noch jahrzehntelang im Fahrbetrieb, ehe sie nach und nach ausgemustert wurden: als Erste die 301 im Jahr 1968; als Letztes (wegen eines Motorschadens) die 355 im Jahr 1984.

### Die 353 der RhB: auch mit 100 Jahren noch top in Schuss

Wer heute nach diesen markant designten E-Lok-Pionieren der Epoche II fahndet, stößt auf noch zwei verbliebene

### IN ZAHLEN: DIE Ge 4/6 353

- **Baujahr:** 1914 (Inbetriebnahme am 24.07.1914).
- Ausgerüstet ursprünglich mit einem Einphasen-Reihenschlussmotor der MFO, luftgekühlter Transformator mit 13 Anzapfungen.
- **Leistung:** 588 kW (Zugkraft von 106 kN).
- **Maximale Geschwindigkeit:** 55 Kilometer pro Stunde.
- **Länge:** 11 Meter, Leergewicht 59 Tonnen.
- 1921 erhielt die Lokomotive (wie die Schwesterloks 354 und 355) für den Einsatz auf der Albulalinie und im Prättigau eine Rekuperationsbremse.
- Abstellung zwischen 1973 und 1976; seither im Bestand als historische Lokomotive der RhB.

Exemplare: Die 1973 ausrangierte 391 gehört heute zum Bestand des Deutschen Technikmuseums und lässt sich in Berlin besichtigen. Gar noch im Fahrbetrieb zu erleben, ist bei der Rhätischen Bahn die als Museumslok eingesetzte Nummer 353. Trotz ihres Alters von stolzen 110 Jahren zeigt sich diese elf Meter lange und 59 Tonnen schwere Lok vergleichsweise genügsam. „Die Pflege der 353 umfasst vor allem regelmäßiges ‚Schmieren und Salben‘“, erklärt Simon Rageth – „elektrisch ist sie ja eher einfach aufgebaut und eine eher sanfte Weiterentwicklung

der Dampflokomotiven, weswegen ihre technische Wartung nicht allzu aufwendig ist.“ Umso bedeutender ist sie aber eisenbahnhistorisch betrachtet, weiß der Pressesprecher der RhB. „Die Lokomotive stammt ja aus dem Baujahr 1913 und ist noch im Originalzustand – das ist schon außergewöhnlich. Während die quasi ebenso alte, kleinere Schwesterlok Ge 2/4 222 in der 1940er-Jahren elektrotechnisch komplett erneuert wurde, ist die 353 nicht nur äußerlich, sondern eben auch ‚unter der Haube‘ noch nahezu unverändert. Daher ➤



**Trainspotting:** Die Ge 3/4 353 – hier kurz vor dem Haltepunkt Punt Muragl auf dem Weg nach S-chanf – gehört zu den beliebten Fotomotiven der RhB. Mehrmals im Jahr ist die Lok vor Sonderzügen im Einsatz (aktuelle Infos siehe [www.rhb.ch](http://www.rhb.ch)).



**Sondereinsatz:** Noch im Jahr 1985 wurde die Ge 4/6 353 gelegentlich im Plandienst eingesetzt. Hier wartet sie mit Güterwagen im Bahnhof Samedan auf die Weiterfahrt.



**Idylle:** Sonderfahrt mit der Ge 4/6 355 zwischen Pontresina und S-chanf. Im Hintergrund ist die denkmalgeschützte und von 2001 bis 2009 restaurierte Kirche von Bever zu sehen.

sind entlang der Strecke auch sehr viele ‚Trainspotter‘ und fotografierende Bahnfreunde aus der gesamten Welt zu sehen, wenn diese ganz besondere Lok unterwegs ist.“

#### **Den 10. und 11. Juni 2023 schon einmal vormerken**

Wann die im Bw Samedan stationierte Seniorin wieder aus dem Depot geholt wird, stand bei Redaktionsschluss dieser Ausgabe noch nicht fest – die Planungen für die nächsten Einsätze der 353 waren noch nicht abgeschlossen. Das Wochenende des 10. und 11. Juni 2023 sollten sich interessierte Besucher dennoch schon einmal im Kalender ankreuzen: Gut möglich, dass die Ge 4/6 353 im Rahmen der Feierlichkeiten zum zwanzigjährigen Jubiläum von „Historic RhB“ wieder live zu erleben sein könnte (aktuelle Infos siehe [www.rhb.ch](http://www.rhb.ch)). Seit 2003 kümmert sich dieser Verband aus fünf eidgenössischen Bahnvereinen, zwei Modellbahnclubs sowie der in Bergün ansässigen Stiftung Bahnmuseum Albula bekanntlich um das historische Erbe der Rhätischen Bahn – und hat stets auch ein wachsames Auge auf eine der bedeutendsten Lokomotiven ihrer Sammlung. Und ganz gewiss finden sich in den Depots der RhB auch die passenden Wagen zur Bildung eines historisch korrekten Epoche II-Zuges. ■



**Umbausatz „Diesel“  
für LCE/ACE**



**Prehm-Miniaturen®**  
Edle Figuren und Miniaturen  
passend zur Spur G  
[www.prehm-miniaturen.com](http://www.prehm-miniaturen.com)  
Am Hühnerort 35, 47198 Duisburg, Tel.: 02841/503492, [info@prehm-miniaturen.com](mailto:info@prehm-miniaturen.com)




[www.gartenbahnfilm.com](http://www.gartenbahnfilm.com) We speak: 

**[www.grootspoor.com](http://www.grootspoor.com)**

- Digital conversion
- Sound installation
- Restoration
- Aging / Weathering
- One-off production for Locomotives, cars, buildings and Scenery
- Worldwide shipping
- Layout construction and design



Karastrijk 1220 1021 GC Koestijk Tel: 0031 - (0)73 9819787 Fax 0031 - (0)73 9627808 Mail <a href="mailto:info@grootspoor.com">info@grootspoor.com</a>	Wednesday 12.00 - 17.00 Thursday 12.00 - 17.00 Friday 10.00 - 21.00 Saturday 10.00 - 17.00
--	---

NO TAX / VAT. Outside of Europe!!!



BLEIBEN SIE UP TO DATE:  
**LGB.DE**

## IMPRESSUM

Herausgeber  
Gebr. Märklin & Cie. GmbH,  
Stuttgarter Str. 55 - 57,  
73033 Göppingen, Deutschland  
Geschäftsführer: Wolfrad Bächle, Florian Sieber

Redaktion/Autoren  
Roland Bischoff, Herbert Grab, Christof Hammer,  
Klaus Himmelreich, Frank Mayer, Rochus Rade-  
macher, Carsten Rose, Arnulf Schäfer, Andreas  
Schumann, Karsten Speyer, Gabriele Visintin,  
V.i.S.d.P.: Peter Waldeitner

Koordination  
Silvia Römpf

Grafische Gestaltung/Layout/DTP  
JatDesign José Tejada, Rottenburg

Kontakt zur Redaktion:  
3G Media GmbH  
Rotebühlstr. 51a, 70178 Stuttgart  
Tel.: +49 (0)7 11/44 08 00-64  
Fax: +49 (0)7 11/44 08 00-66  
E-Mail: [LGB-Depesche@3g-media.de](mailto:LGB-Depesche@3g-media.de)

Fotos: Archiv Rhätische Bahn, Stefan Bolz, Claus  
Dick, Sarah Dannehl, Faller, FGB Berlin, Matthias

Greinwald, Hendrik Hauschild, Heyn Modellwerk-  
statt, Klaus Himmelreich, Kötzle design, Stefan  
Kühnlein, Florian Martinoff, LGB, LGB-Freunde  
Niederrhein, Montreux Berner Oberland Bahn,  
Mxion, Pinzgauer Lokalbahn, Thomas Poth,  
Rhätische Bahn, Carsten Rose, Arnulf Schäfer,  
Manuel Schmid, Träger-2M, Jonny Ullmann, Peter  
Waldeitner

Die im Heft enthaltenen Anleitungen wurden  
von der Redaktion sorgfältig geprüft. Für  
eventuelle Abweichungen bzw. Fehler in den  
Angaben sowie gegebenenfalls daraus resultie-  
rende Vermögens-, Sach- und Personenschäden  
können Autoren und Herausgeber jedoch keine  
Haftung übernehmen. Der Haftungsausschluss  
gilt auch für Termin- und Preisangaben.

Vertrieb  
Press Up GmbH, LGB Depesche Leserservice,  
Postfach 70 13 11, 22013 Hamburg

Nachbestellung/Abonnement/Leserservice  
Tel.: +49 (0) 40/38 66 66-313  
Fax: +49 (0) 40/38 66 66-299  
E-Mail: [lgb-depesche@pressup.de](mailto:lgb-depesche@pressup.de)

Druck  
GO Druck Media GmbH & Co. KG, Kirchheim  
unter Teck

Gedruckt in Deutschland /  
Printed in Germany

Clubhotline Tel.: +49 (0) 71 61/6 08-213

Die LGB Depesche erscheint viermal im Jahr.  
Mitglieder des LGB Clubs erhalten das Magazin  
im Rahmen ihrer Mitgliedschaft. Das Einzelheft  
kostet 8,50 Euro und kann über Press Up (siehe  
links) bestellt werden. Änderung und Liefer-  
möglichkeiten aller erwähnten Produkte vor-  
behalten. Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck,  
auch auszugsweise, nur mit schriftlicher Einwil-  
ligung. Dies gilt auch für die Aufnahme in elek-  
tronische Datenbanken und Vervielfältigungen  
auf CD-ROM.

Die Redaktion übernimmt keine Haftung für  
unverlangt eingesandte Manuskripte, Fotos und  
Illustrationen.

374623 D



[www.lgb.de](http://www.lgb.de)

# Depesche

DAS MAGAZIN FÜR LGB FREUNDE

AUSGABE 2/2023

## SPIELWARENMESSE 2023 UND FASZINATION MODELLBAHN

# LGB Modelle live vor Ort

Endlich wieder Treffs: Nach der Zwangspause ist die Aufbruchstimmung und die Freude am Informationsaustausch überall zu spüren.

### Spielwarenmesse 2023, Nürnberg, 01. bis 05. Februar 2023

Nach drei Jahren Pause war für viele die Wiedersehensfreude in Nürnberg groß. LGB präsentierte auf der Spielwarenmesse 2023 in Halle 7a die Modellneuheiten des Jahres – für viele die Gelegenheit, den „Capricorn“ aus der Nähe zu sehen. Wie stark nach der corona-bedingten Auszeit das Interesse des Publikums ist, zeigte sich am Messeende. Erstmals nach vielen Jahren hatten Endverbraucher wieder Zugang zur Halle „Modelleisenbahn und Modellbau“. Mit über 3.000 Besuchern war die Resonanz überaus groß.



**Modell-Highlight:** Die Top-Neuheit 2023 – der „Capricorn“ – stand natürlich auch in Nürnberg bei der Präsentation im Mittelpunkt.



**Publikumsmagnet:** Die LGB Anlage „Jöhstadt“ zog an den Publikumstagen (Samstag/Sonntag) die Besucher in ihren Bann.



**Ideal:** Die zahlreichen Digital-Funktionen einer LGB Lok wurden gleich zu Beginn des Märklin Standes eindrucksvoll gezeigt.

### Faszination Modellbahn, Mannheim, 10. bis 12. März

Mit einer Unterbrechung von vier Jahren konnte die Faszination Modellbahn wieder in Mannheim stattfinden. Das Besuchsaufkommen war enorm. Allseits hatte man das Gefühl: Endlich kann ich mir die aktuellen Trends wieder in Ruhe ansehen und mir Inspiration direkt bei einem Gespräch holen. Dementsprechend groß war auch das Interesse am Informationsaustausch an den verschiedenen Ständen.



**Fahrfreude:** Die LGB Freunde Rhein-Sieg reisten mit der Anlage „Meckenheim“ an und präsentierten sich den Spur-G-Fans.



**Neuheiten:** Die Neuheiten standen auf dem Märklin/LGB Stand in Mannheim. Gefragt die zahlreichen Details um die Modelle.



WWW.LGB.DE

# Depesche

DAS MAGAZIN FÜR LGB FREUNDE



## LGB Stehsammler

Der LGB Stehsammler in moderner Optik und stabiler, hochwertiger Qualität bietet Platz für 16 Ausgaben der LGB Depesche (4 Jahrgänge).

Bestell-Nr. 15980  
Preis pro Stück: 8,95 Euro\*

\*Alle Preise zzgl. Versandkosten

Auch erhältlich  
unter [www.maerklinshop.de](http://www.maerklinshop.de)

Ebenso lassen sich darin weitere LGB Druckschriften wie aktuelle Prospekte und Kataloge archivieren. Inkl. Jahreszahl-Selbstklebeetiketten.



**JA, ICH BESTELLE BEI VOLLEM UMTAUSCH- UND RÜCKGABERECHT INNERHALB VON 14 TAGEN:**

Bezeichnung	Bestell-Nr.	Preis	Stück	gesamt
LGB Stehsammler	15980	8,95 €		€

Bei **Auslandslieferungen** sind Zahlungen nur mit Kreditkarte oder gegen Vorkasse möglich.



Porto & Verpackung	6,00 €
Lieferung ins Ausland	15,00 €
<b>Gesamtpreis</b>	€

**Widerrufsrecht:** Ihre Bestellung kann innerhalb von 15 Tagen ohne Angabe von Gründen in schriftlicher Form widerrufen werden: LGB Depesche Leserservice, PressUp GmbH, Postfach 70 13 11, 22013 Hamburg, Telefax: +49 (0) 40/38 66 66-299, E-Mail: LGB-Depesche@pressup.de

### Meine Kontaktdaten:

Name, Vorname	
Straße, Hausnummer	
PLZ, Wohnort	
Land	
Telefon	
<b>Den Rechnungsbetrag zahle ich per</b>	
<input type="checkbox"/> Bankeinzug <small>(nur in Deutschland möglich)</small>	<input type="checkbox"/> Rechnung
E-Mail	
BIC	
Kontoinhaber (Name, Vorname)	
IBAN	
<input type="checkbox"/> Kreditkarte	
Kreditkarte (z.B. VISA Card, Mastercard ...)	
Kartennummer	
Kartennutzer (Name, Vorname)	
Karte gültig bis	
3-stellige Prüfnummer	
Datum	Unterschrift

**Schicken Sie den Coupon an:**  
LGB Depesche Leserservice, PressUp GmbH,  
Postfach 70 13 11, 22013 Hamburg,  
Telefax: +49 (0) 40/38 66 66-299,  
E-Mail: LGB-Depesche@pressup.de  
**Service-Telefon Abonnement: +49 (0) 40/38 66 66-313**

# Neues rund um die Gartenbahn

Perfekt für Frühling und Sommer: Holzbänke für den Wanderrastplatz, verschiedene Figuren oder schmucke Vorhänge für den Triebwagen.

FALLER [www.faller.de](http://www.faller.de)

## Haus- und Rastgeschichten

Hoffentlich kann die Feuerwehr den Brand im Dachstuhl des schmucken Klinkerhäuschens schnell löschen. Faller hat mit dem „Brennenden Klinkerhaus“ (Nr. 331091) eine realistische Brandszene mit Qualm und lodern dem Feuer konzipiert. Für die Nachbildung des Feuers benötigt man – zusätzlich zum Klinkerhaus – das „Rauchgenerator-Set“ (Art. 180690) und die Minilichteffekte „Brandflackern“ (Art. 180695). Wer mit Feuerwehrfahrzeug und Einsatzkräften gut ausgestattet ist, kann nun auf seiner Anlage einen Löscheinsatz nachstellen. Auch anführende Polizeiwagen und Krankenwagen geben dem gefährlichen Ereignis die Dramatik, die sich so wie beim Film simulieren lässt. In einer Häusersiedlung macht sich auch das Fachwerkhäuschen (Art. 331780) gut, das Faller ebenfalls neu im Programm hat. Natürlich kann das Haus auch als Solitär im Grünen oder auf einem Berg platziert werden und bei den Zuschauern das Gefühl von „Trautes Heim, Glück allein“ auslösen. Das Häuschen ist in der Höhe des Dachgeschosses Holzverschalt und weist im Erdgeschoss ein schönes Fachwerk auf, von dem sich viele Menschen positiv angesprochen fühlen. Die Haustür ist nicht nur beweglich, sondern hat auch ein Vordach, das Bewohner wie auch Gäste vor dem Wetter schützt, wenn sie darauf warten, dass ihnen die Tür geöffnet wird. Rechts von der Haustür ist eine weitere Neuerung von Faller zu sehen: Zwei Hasenställe (Art. 333227) mit beweglichen Gittertüren. Dort mümmeln einige Stallhasen ihre Möhren und fressen Heu oder frisches Gras. Vier verschiedene Stallhasen (nicht abgebildet) stehen unter der Artikelnummer 331551 zusätzlich bereit. Und wer jetzt im Frühsommer seine Berg- oder Waldlandschaft beleben will, für den hat Faller das neue Freizeit-Mobiliar entwickelt: rustikale Holzbänke und Tische aus Rundhölzern (Art. 333226). Der Wanderrastplatz ist eine Einladung an alle Wanderfreundinnen und -freunde, in der schönen Gegend zu verspern und den Blick über die Landschaft schweifen zu lassen.



Achtung Feuer: das „Brennende Klinkerhaus“ (Art. 331091) von Faller.



Heimelig: das Fachwerkhäuschen (Art. 331780) macht sich überall gut.



Kleintierzüchter: Mit dem Hasenstall (Art. 333227) vor dem Haus kann man die Landschaften zusätzlich prima ausschmücken.



Schöner Rastplatz, gute Brotzeit: Rustikale Holzbänke und Tische aus Rundhölzern (Art. 333226) gehören dazu.

HEYN [www.modell-werkstatt.de](http://www.modell-werkstatt.de)

## Den Verkehr regeln

Weil eine Anlagenlandschaft umso attraktiver ist, je mehr sie der Wirklichkeit nahekommmt, hat Heyn Modellbau damit begonnen, auch Verkehrsschilder für die Straßen zu fräsen: Schilder für Einbahnstraßen, Hinweispeile, das Tempo-30-Schild und ein Andreaskreuz. Alles wetterfest und im Maßstab 1:22,5. Für den Gleisbereich ist ein Mastschild 15x5 Millimeter im Angebot. Außerdem gibt es eine neue Variante einer Bahnhofslampe, deren LED direkt an die 19-V-Digitalspannung angeschlossen werden kann. Verblüffend realistisch wirkt zudem das siebenteilige Werkzeug-Set aus Weißmetall als Werkstatt-Ausstattung.



Kombizange, Schraubenschlüssel, Feilen, Hammer: ein siebenteiliges Set (Art. 20240) zur Ausstattung der Werkstatt.



Bahnhofslampe mit zwei Lautsprechern (Art. 7039).

Mastschild (Art. 7617), Richtungspfeile (Art. 7613) oder das Tempo-30-Schild (Art. 7618) verfeinern Straßenszenen.

Unentbehrlich für den einspurigen Verkehr: die Straßenschilder für Einbahnstraßen (Art. 7614.1, 7614.2).

TRÖGER-2M [www.troeger-2m.de](http://www.troeger-2m.de)

## Schweizer Beschriftungen

Der Name machts. Aber nicht allein! Auch das Material der Beschriftungen – ob Abreibe-Decal, Aufkleber, Plottfolien oder Nassschieber – sollte der Qualität entsprechen, die LGB Fans erwarten. Tröger-2M, das Unternehmen, das sich auf die Beschriftungen von Gartenbahnen spezialisiert hat, bietet rund 600 Beschriftungen der verschiedenen Bahngesellschaften, die in Deutschland, Österreich und der Schweiz unterwegs sind. Die neuesten Sticker oder Folien beziehungsweise wiederaufgelegte Beschriftungen widmen sich den Schweizer Bahnen. Kein Wunder. Schließlich hat der Weltrekord der Rhätischen Bahn im Kanton Graubünden im vergangenen Jahr weltweit großes Aufsehen erregt. Der neue Triebzug namens „Capricorn“ der Rhätischen Bahn hat dem Schweizer Qualitätsversprechen alle Ehre gemacht. Das Wappentier von Graubünden, der Steinbock, befindet sich stilisiert auch auf dem Graubündner Logo, das Tröger-2M im Zweier-Decal-Set offeriert. Ebenfalls weit über die Schweiz hinaus bekannt ist der Glacier Express, der in den 1920er-Jahren die abgelegenen Bergdörfer St. Moritz und Zermatt in den Stand von begehrten Skigebieten erhob.



Die Plottfolie „Glacier Express“ kann nachträglich einfach aufgebracht werden.



Seit dem RhB-Weltrekord 2022 ist das Logo von Graubünden niemandem mehr fremd.



Beschriftungssatz für Xa-u-Wagen (Schotterwagen) der Rhätischen Bahn (RhB). Die RhB-Logos sowie die Fahrzeugnummern sind geplottet. Die Piktogramme „Nichtraucher und Kinderwagen“ (rechts) gibt es als Nassschieber.

CHRISTIAN FESL [www.christian-fesl.de](http://www.christian-fesl.de)

## Outfit erwünscht

Sie dienen als Sichtschutz oder als Sonnenschutz. Und oft auch zur Dekoration. Auf jeden Fall sorgen sie für Wohlfühlatmosphäre. Auch bei Gartenbahn-Freunden sind sie gerne gesehen. Jetzt bietet Christian Fesl Modellbahnzubehör „Vorhänge als Komplettsatz für einen Triebwagen“ für HSB 1 an. Die im hochwertigen Druck hergestellten Vorhänge sind unterschiedlich geformt und können von innen montiert werden. Ob sich die Figuren, die sich bei Fesl neu präsentieren, hinter Vorhängen verstecken oder eher eine Szene auf dem Bahnhofsvorplatz vervollständigen, ist nicht von Bedeutung. Die Neuen von American Diorama bringen US-Flair auf die Anlage – ob junge Männer mit Kapuzenjacke, Basecap, Hip-Hop-Girl oder Verkäuferin.



Leere Fenster wirken oft kalt und abweisend. Wie schön ist es doch, wenn Vorhänge wohnliche Atmosphäre vermitteln (Bild links).

(US-)Flair auf die Anlage bringen neue Figuren aus Amerika.



MXION MODELLBAHNTECHNIK [www.mxion.de](http://www.mxion.de)

## Vom Anstecker bis zur Ölfkanne

In der frühen Eisenbahngeschichte waren es Oberwagenlaternen, die mithilfe von Petroleum Lichtsignale erzeugten. Sie waren als Zugschlusslampe so am Ende des letzten Triebwagens angebracht, dass der Lokführer sofort erkennen konnte, ob auch der letzte Wagen am Zug hing. Dabei gaben die Schlusslampen rotes Licht nach hinten und weißes Licht nach vorn ab. Die Zugschlusslampe Typ EU mit LED 5-24 V (Artikelnr. 0073) von Mxion ist dem Original nachempfunden und kann an jeden Spur-G-Wagen aufgesteckt werden. Die Lampe wird fertig aufgebaut mit LED zum Anschluss an 5 bis 24 Volt geliefert. Für die LGB Fans von amerikanischen Zügen hat Mxion das Gegenstück im Angebot: die Zugschlusslampe Typ US mit LED 5-24 V (Artikelnr. 0072).

Telegrafmasten gibt es in Deutschland schon seit dem vorletzten Jahrhundert. 1852 zog die Preußische Telegrafverwaltung die erste oberirdische Fernsprechleitung. Schon damals waren die Masten aus Holz. Auch Mxion bietet sie originalgetreu aus Echtholz in der Höhe von 25 Zentimetern an. Der Sockel wird an den Mast geschraubt, genauso die Mastausleger – hergestellt in hochwertigem 3D-Druck.



Dem Vorbild treu: Der Telegrafmast war über ein Jahrhundert nicht aus dem ländlichen Raum wegzudenken und schmückt so auch Gartenbahnanlagen.



Zugschlusslampen sind Garanten von Sicherheit. Mxion bietet sowohl eine europäische Version als auch eine amerikanische. Der Typ EU kann wie beim Vorbild einfach aufgesteckt werden. Die Lampen gibt es mit LED-Lampe und Anschlusskabel.

SOLIDO [www.schuco.de](http://www.schuco.de)

## Highend-Lkw im Modellformat

„Groß und majestätisch“: So positioniert Scania seine Highend-Lkw der Baureihe S. Die Innenräume im Fahrerhaus sind geräumig ausgestattet und bieten in puncto Sicherheit und Zuverlässigkeit ein Optimum. Da Fahrer mehr Zeit als jeder andere an ihrem Arbeitsplatz verbringen, wurden die Aufbewahrungsmöglichkeiten, der Liegesitz und die Innenraumbeleuchtung nochmals gegenüber den Vorgängermodellen verbessert. Optional sind zudem beim Vorbild eine ausziehbare 1.000 Millimeter breite Liege oder eine größere obere Liege sowie ein Kühlschrank mit Gefrierfach erhältlich. Solido bringt nun die innovativen Scania-Modelle auch im Maßstab 1:24 heraus. Zum einen als Sattelzugmaschine in Rot (Art. 42140020) und in Weiß (Art. 421240010). Dazu gibt es den passenden Planenaufleger in Weiß unter der Artikelnummer 421230030.

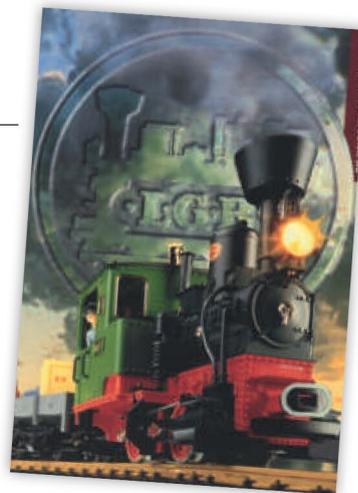


Mit der S-Serie bietet Scania die derzeit modernsten Lkw. Bei Solido gibt es die entsprechenden Modelle, die sich auch sehr gut auf der Gartenbahnanlage einsetzen lassen.

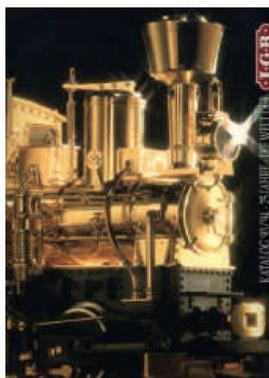
FGB BERLIN [www.fgb-berlin.de](http://www.fgb-berlin.de)

## Impressionen der LGB Geschichte

Vor den Toren der Internationalen Nürnberger Spielwarenmesse herrschte im Februar 1968 der Winter: Angesichts des dichten Schneetreibens strömten alle Besucher zielstrebig in Richtung der warmen Messeräume. Wäre da nicht diese Modellbahnlok gewesen, die alle Augen auf sich zog: Mitten im Schnee, direkt vor dem Messegebäude, drehte sie „großspurig“ ihre Runden – völlig unbeeindruckt von Wind und Wetter. Unzählige Passanten und Besucher blieben verwundert stehen und verfolgten ungläubig das Schauspiel: eine Modellbahn, die draußen fährt? Das gibt es doch nicht! So begann die Geschichte der Lehmann-Groß-Bahn, kurz LGB. Seit dem Start hat LGB nun jährlich verschiedene Kataloge und Neuheitenprospekte veröffentlicht. Wer möchte, kann die Geschichte nochmals Revue passieren lassen. FGB Berlin hat sein Sortiment an Gartenbahnliteratur überarbeitet und bietet auch verschiedene alte Ausgaben von LGB Printobjekten in seinem Shop an. Wer möchte, kann Geschichte so nochmals lebendig werden lassen.



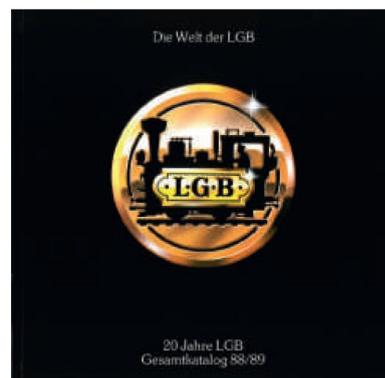
Dynamisch, quirlig: die Titelseite des Gesamtkatalogs des Jahres 1997.



1993: 25 Jahre LGB.



Die Welt der LGB im Jahre 2001/2002.



20 Jahre LGB: der Gesamtkatalog 1988/89.

# Wir suchen die schönste Gartenbahn 2023

Viele Gartenbahner haben in den vergangenen Jahren stark an ihren Anlagen gearbeitet. Daher – auf ein Neues: Wir suchen wieder die schönste Gartenbahn des Jahres 2023. Machen Sie mit und gewinnen Sie.



In der Ausgabe 01/22 haben wir aus allen Gewinnern der vergangenen sechs Jahre von den Lesern die schönste Gartenbahn wählen lassen. Die Anlage von Werner Bosshard aus der Schweiz (siehe Bild oben) kam dabei auf den ersten Platz. Sie konnte auch mit einigen Superlativen aufwarten: drei Personenbahnhöfen, zwei Haltestellen, einem Güterbahnhof sowie einem riesigen Schattenbahnhof mit Abstellmöglichkeiten für 24 komplette Züge. Platz zwei ging an Nicolas Mayer aus Österreich, der eine dezent ausgeführte Gleisanlage, die in einem eingeleisigen Rundkurs um das Haus herumführt, und dazu viele schön ausgearbeitete Streckenabschnitte umsetzte.

Nach den umfangreichen Vorstellungen der vergangenen Jahre suchen wir nun für 2023 wieder die schönste Gartenbahn. Das Leben bietet eine Fülle an Einfällen und Ideen. Das gilt natürlich

auch – oder erst recht – für die Gartenbahn. Jedes Gelände hat seine eigene Topografie, jeder Gartenbahner seine eigenen Schwerpunkte. Für den einen geht es um eine möglichst vorbildgerechte Umsetzung einer Bahnstrecke, ein anderer möchte vor allem eine harmonische Einheit von Natur und Technik. Überraschen Sie uns mit Ihrer Gartenbahn. Egal, ob Sie eine US-Anlage, eine felsige Gebirgsstrecke mit Viadukten, eine Gartenlandschaft mit Wasserfällen oder ein liebevoll in den Garten eingebettetes Gleisoval errichtet haben – wir sind für alle Varianten an Gartenbahnen offen.

Mitmachen können alle, egal ob die Anlage draußen oder drinnen ist, ob sie in Europa, den USA oder einem anderen Land beheimatet ist. Entscheidend ist der Gesamteindruck der Anlage, die von einer Fachjury bewertet wird. Machen Sie mit – es lohnt sich. Einsendeschluss ist der 31. Juli 2023.

## MITMACHEN – SO GEHT'S

**Fragebogen ausfüllen:** Auf [www.lgb.de](http://www.lgb.de) finden Sie einen Fragebogen zu Ihrer Anlage, den Sie bitte ausfüllen. Falls Sie keinen Internetzugang haben, können Sie den Fragebogen auch schriftlich unter der unten angegebenen Adresse anfordern.

**Fotos machen:** Bitte ergänzen Sie Ihre Bewerbung mit vier aussagekräftigen Fotos, auf denen Ihre Anlage komplett und in Details zu sehen ist.

**Gleisplan-Skizze erstellen:** Bitte erweitern Sie Ihre Bewerbung um eine Gleisplanskizze, so erhält die Jury einen Eindruck von Ihrer Gesamtanlage.

**Adresse:** Ausgefüllten Fragebogen, Fotos und Gleisplanskizze bitte per Mail an: [LGB-Depesche@3g-media.de](mailto:LGB-Depesche@3g-media.de) oder per Post senden an: LGB Depesche, c/o Gebr. Märklin & Cie. GmbH, Stuttgarter Straße 55-57, 73033 Göppingen

**Einsendeschluss:** 31. Juli 2023

## DAS KÖNNEN SIE GEWINNEN

## 1. PREIS

Das Vorbild der Diesellok Nr. 33 der Baureihe V 10C ist heute noch bei der Mansfelder Bergwerksbahn im Einsatz. Das LGB Modell ist mit einem Hochleistungsmotor und einem mfx/DCC-Decoder ausgestattet und verfügt über zahlreiche Licht- und Soundfunktionen.



Art. 20323

## 2. PREIS

Modell eines typischen Arbeitswagens - umgangssprachlich „Crew Car“ oder „Speeder“ genannt - wie er bei vielen amerikanischen Bahngesellschaften im Einsatz war und teilweise heute noch ist. Feindetaillierte Ausführung in der Farbgebung von Coca-Cola®.



Art. 20064

## 3. PREIS

Personenwagen der Sächsischen Dampfisenbahngesellschaft (SDG), wie er heute noch bei der Fichtelbergbahn im Einsatz ist. Originalgetreue Farbgebung und Beschriftung der Epoche VI mit vorbildgetreuer Inneneinrichtung und Metallradsätzen. Aufgelegt zum 125-jährigen Jubiläum der Fichtelbergbahn von Cranzahl nach Oberwiesenthal.



Art. 36370



Viel grün: Mit seiner Anlage belegte Nicolas Mayer aus Österreich bei der Gesamt-Abstimmung 2022 den zweiten Platz.

## GARTENBAHNEN UND FAHRSPASS GEMEINSAM GENIESSEN

# In guter Gesellschaft

Zusammen macht's einfach mehr Laune: Immer mehr LGB Freunde treffen sich in Deutschland und über die Grenzen hinaus, um die Begeisterung für ihr Hobby mit anderen zu teilen – spannender Erfahrungsaustausch inklusive. Viele kommen dabei sogar regelmäßig zu Events zusammen.

Damit auch neue LGB Begeisterte dazukommen und ein reger Austausch untereinander möglich ist, finden Sie auf dieser Seite die Kontaktdaten der LGB Freundeskreise.

## Deutschland

**09113 Chemnitz**, Gartenbahnfreunde bei der Parkeisenbahn Chemnitz, Dieter Kuhnert, Tel.: +49 (0)3 71/ 3 30 1100, E-Mail: kontakt@parkeisenbahn-chemnitz.de, Homepage: www.parkeisenbahn-chemnitz.de

**21037 Hamburg**, LGB-Freunde Norddeutschland, Jörg Reincke, E-Mail: info@lgb-norddeutschland.de, Homepage: www.lgb-norddeutschland.de

**21465 Reinbek**, LGB-Freunde Nord, Michael Neben, Tel.: +49 (0) 4104/9 62 51 73, E-Mail: lgb-freunde-nord@hotmail.de, Homepage: www.lgb-freunde-nord.de

**26316 Varel**, Stammtisch LGB-Freunde Weser Ems, Jürgen Böcker, Tel.: +49 (0) 44 51/58 86, E-Mail: boecker.juergen-varel@t-online.de, Homep.: www.lgb-freunde-we.jimdo.com

**37445 Walkenried**, Gartenmodellbahnschau Cramer, Karl-Heinz Cramer, Tel.: +49 (0) 55 25/5 07, E-Mail: karl-heinz@ferienhaus-cramer.de, Homepage: www.ferienhaus-cramer.de

**37632 Eschershausen**, IG LGB-Freunde Ith, Michael Timpert, Tel.: +49 (0) 55 34/99 99 25, E-Mail: info@lgb-freunde.com, Homepage: www.lgb-freunde.com

**38116 Braunschweig**, 1. Braunschweiger LGB Treff, Bernd Reinecke, Tel.: +49 (0) 5 31/5 39 00, E-Mail: info@lgb-treff.de, Homepage: www.lgb-treff.de

**38154 Königslutter**, Arbeitsgemeinschaft Eisenbahn Königslutter, Hans Georg Saffert, Tel.: +49 (0) 53 53/9 10 93 22, E-Mail: verein@modellbahn-koenigslutter.de, Homepage: www.modellbahn-koenigslutter.de

**38154 Königslutter**, Eisenbahnfreunde Königslutter, Dieter Hauschild, Tel.: +49 (0) 53 94 08/53 81, E-Mail: hauschild-koenigslutter@t-online.de, Homepage: www.eisenbahnfreunde-koenigslutter.de

**39387 Oschersleben**, Eisenbahnfreunde Hadmersleben, Erhard Horn, Tel.: +49 (0) 3 94 08/53 81 oder Heinz Kleinod, Tel.: +49 (0) 55 31/43 08, E-Mail: info@eisenbahnfreunde-hadmersleben.de oder heinz.kleinod@gmx.de, Homepage: www.eisenbahnfreunde-hadmersleben.de

**41236 Mönchengladbach-Rheydt**, LGB Freunde Rhein/Sieg, Günter Schippers, Tel.: +49 (0) 21 66/3 39 25, E-Mail: club@lgb-rheinsieg.de, Homepage: www.lgb-rheinsieg.de

**47228 Duisburg**, LGB-Freunde Niederrhein, Peter Böhmer, Tel.: +49 (0) 171/3 83 61 37, Frank Tümmermann, Tel.: +49 (0) 172/2 08 46 53, E-Mail: info@lgb-niederrhein.de, www.lgb-niederrhein.de

**53881 Euskirchen**, Modelleisenbahn-Club Weilerswist 1989, Johannes Böhmer, E-Mail: mecw1989@email.de, Homepage: www.mecw.de



**64347 Griesheim**, Interessengemeinschaft Griesheimer Gartenbahner e.V., Werner Zettl, E-Mail: info@iggev.de, Homepage: www.iggev.de

**66953 Pirmasens**, Gartenbahner Südwest, Karsten Speyer, E-Mail: info@gartenbahner-sw.de, Homepage: www.gartenbahner-sw.de

**72669 Unterensingen**, Modellbahnfreunde Unterensingen, Frank Fallet, E-Mail: elisabeth-fallet-schalk@arcor.de

**74399 Walheim**, LGB-Stammtisch Walheim, Siegfried Ade, Tel.: +49 (0) 7143/34546, E-Mail: info@s-ade-modellbahn.de

**75177 Pforzheim**, LGB-Freunde Pforzheim, Werner Just, Tel.: +49 (0) 175/8 49 67 49, E-Mail: lgb-freunde-pforzheim@gmx.de, Homepage: www.lgb-freunde-pforzheim.gmxhome.de

**85662 Hohenbrunn**, Eisenbahnfreunde München-Land e.V., Bahnhofstraße 23, 85662 Hohenbrunn 1. Vorstand Franz Mikudim, Tel.: +49 (0) 175/274 0716

**86399 Bobingen-Reinhartshausen**, LGB Freundeskreis Haus der Modellbauer und Sammler, Tel.: +49 (0) 175/850 20 59, E-Mail: hausdermodellbauer@gmx.de, Michael Forster, Hattenbergerstraße 2

**90411 Nürnberg**, Gartenbahn-Stammtisch Nürnberg, Harald Hopf, Homepage: www.gartenbahnstammtisch.de

**95030 Hof (Saale)**, GrossSpurige, Michael Patzak, Tel.: +49 (0) 92 86/12 02, E-Mail: kontakt@grossspurige.de, Homepage: www.grossspurige.de

**95503 Hummeltal**, BBVRLGB Bumblebee-Valley, Stefan M. Kühnlein, Tel.: +49 (0) 170/4 2311 27, E-Mail: stefan@bernina-express.de, Homepage: www.bumblebee-valley.de

**92318 Neumarkt**, Modelleisenbahnclub Neumarkt/Oberpfalz, Robert Andrich, Tel.: +49 (0) 91 81/46 61 92

**96271 Grub am Forst**, Gartenbahnfreunde Grub, Robert Oehrl, Tel.: +49 (0) 95 60/13 13, E-Mail: ro.oehrl@googlemail.com, Homepage: http://gartenbahnfreunde-grub.de

## International

**CH-5605 Dottikon**, Verein Faszination Eisenbahn, Philipp Keller, E-Mail: p.keller@faszination-eisenbahn.ch, Homepage: www.faszination-eisenbahn.ch

**DK-5970 Ærøskøbing**, „Ærøbanen“, Dieter Schumann, Tel.: +45 (0) 62 20 25 29, E-Mail: dsae@email.dk, Homepage: www.aeroebanen.dk

**GB-BD16 1UD Yorkshire**, Yorkshire Dales G Scale Club, E-Mail: philipinman9004@gmail.com, Tel No: 01274 490489 Mobile 07816835481 Homepage: ydgs.co.uk

**NL-6671 Zetten**, GrootSpoorGroep Nederland, E-Mail: redactie@grootspoorgroep.com, Homepage: www.grootspoorgroep.nl

**USA-Chicago**, LGB Model Railroad Club of Chicago, E-Mail: info@lgbmrrcc.com, Homepage: www.lgbmrrcc.com

**USA-Plantville**, Connecticut, Big Train Operator Club, E-Mail: david.e.snow@snet.net, Homepage: www.bigtrainoperator.com

**USA-Buffalo**, New York, Western NY Garden Railway Society (WNYGRS), E-Mail: drlgb@roadrunner.com, Homepage: www.wnygrs.com



Sie möchten Ihre Adresse veröffentlichen? Schreiben Sie per Mail an club@lgb.de

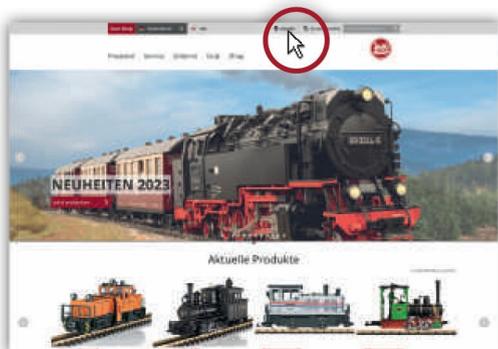
# In 3 Schritten zu Ihrem Händler



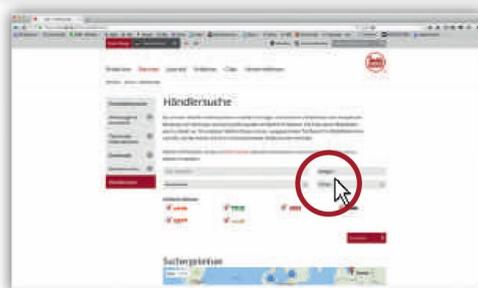
Mit der komfortablen Onlinesuche finden Sie das Fachgeschäft ganz in Ihrer Nähe. Ganz ohne Umwege. Einfach und schnell. So geht's:



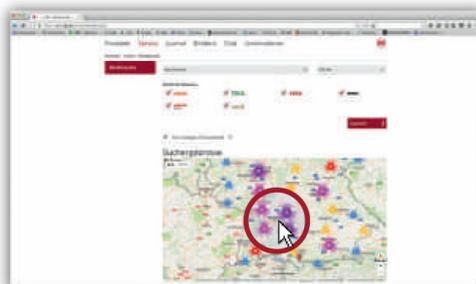
## NEUER INTERNETAUFTRITT!



**1** Startseite aufrufen  
 [www.lgb.de](http://www.lgb.de)  
 Menüpunkt Händler anklicken



**2**  
 Postleitzahl eingeben



**3**  
 Händler auswählen  
 und Adresse  
 ausdrucken



# Begeisterung pur

Die Landschaft ist atemberaubend. Zwischen Innsbruck und Salzburg im schönsten Alpenpanorama liegt der Pinzgau. Die Heimat der Pinzgauer Lokalbahn (PLB), die in diesem Jahr ihren 125. Geburtstag feiert.

Der Mann ist ein wandelndes Eisenbahnlexikon. Und seine LGB-Begeisterung ist fast mit Händen zu greifen. „Als ich sechs Jahre alt war, haben mir meine Eltern eine LGB Startpackung geschenkt, schon mein Vater war – und ist – ein begeisterter Modelleisenbahner. Und der Funke ist auf mich überggesprungen.“ Über die LGB kommt die Begeisterung für das Thema (Modell-)Eisenbahn, speziell für die Schmalspur. Damit war auch Walter Stramitzers Berufswahl vorgezeichnet. Nach der Matura beginnt er seine berufliche Laufbahn bei den österreichischen Bundesbahnen ÖBB. Als Fahrdienstleiter ist er 19 Jahre lang in der Region um Wien und in Niederösterreich tätig. Beginnend mit Bahnhöfen auf der schmalspurigen Mariazellerbahn, dann jahrelang auf normalspurigen Bahnhöfen im Bereich der Südbahn, zum Schluss am Zentralstellwerk Wien Matzleinsdorf. „Einige der ersten LGB Modelle waren nach österreichischen Vorbildern gebaut. Dazu gehörte auch die Diesellok 2095, die Ende der 50er-, Anfang der 60er-Jahre auf ÖBB-Schmalspurbahnen in ganz Öster-



## Volles Programm:

Am 18. Mai 2023 feiert die Pinzgauer Lokalbahn mit Nostalgiefahrten ihr 125-jähriges Bestehen.

reich lief, unter anderem auf der Pinzgauer Lokalbahn.“

## Große Freude an der Schmalspur

Gleichzeitig pflegt Walter Stramitzer sein Hobby LGB auch im professionellen Umfeld. „Ich hab – damals noch in Wien

lebend – Handmuster nach österreichischen Vorbildern für LGB in Nürnberg gebaut. Damals gehörten die noch nicht zu Märklin.“ Im Jahr 2003 wechselt er zur Salzburger Lokalbahn – einer Privatbahn, Normalspur im Gleichstrombetrieb. Seine Arbeitgeber vertrauen ihm den Aufbau und die Organisation des Verkehrs auf den staatlich geführten Netzen von ÖBB und DB an, mit dem Schwerpunkt Güterverkehr. Auch die Leitung der Salzburger Lokalbahn, die von Salzburg aus in den Flachgau beziehungsweise ins oberösterreichische Innviertel führt, gehört dazu. Sein Know-how und seine Eisenbahnbegeisterung bringt ihm den nächsten beruflichen Schritt: Er wird Dienststellenleiter der schmalspurigen Pinzgauer Lokalbahn, deren Betriebsführung die Salzburger Lokalbahn 2008 übernommen hat. „Die kamen damals zu mir und meinten, du bist doch ein Liebhaber von Schmalspurbahnen, kümmerst du dich um die Pinzgaubahn kümmern?“ „Damals war die Bahn nur noch zum Teil betriebsbereit, unter anderem beschädigt durch Hochwasser. Meine Aufgabe war es,



**Stolzer Sonderwagen:** Gemeinsam mit Märklin Geschäftsführer Wolfram Bächle (links) präsentieren Thomas Oberkalmsteiner (Mitte) und Walter Stramitzer den LGB Museumswagen 2023.



sie wieder funktionsfähig und attraktiv zu gestalten.“ Als Dienststellenleiter ist Walter Stramitzer unter anderem verantwortlich für die Instandhaltung der Infrastruktur und den Fahrbetrieb, für die Fahrzeuge, die Verwaltung und die Kontakte in die Region, für das Finanzielle und natürlich für die rund 60 Mitarbeiter. Seit 2021 hat sich sein Tätigkeitsfeld erweitert: Er kümmert sich zusätzlich auch um den Betrieb der etwa 100 Kilometer entfernten normalspurigen Salzburger Lokalbahn. Die Aufgaben vor Ort in Zell am See sind auf Thomas Oberkalmsteiner, seinen langjährigen und tüchtigen Stellvertreter, übergegangen. Auch Thomas befasst sich privat intensiv mit der LGB und betreibt eine wunderschöne Gartenbahnanlage.

### Ein Fest für die wahren Fans

Und das Jubiläum? „Eigentlich war unser Geburtstag schon am 2. Jänner dieses Jahr. Das ist aber ein ungünstiges Datum zum Feiern, deshalb haben wir den Teil der Feier für die Eisenbahn- und Modellbahnfreunde auf den 18. Mai gelegt. An diesem Tag kommen zusätzlich zu den modernen Planzügen auch Nostalgiezüge mit der Dampflokomotive Mh.3 und Vertreterinnen der Reihe 2095 zum Einsatz. Das werde ein Fest für die wahren Fans der Nostalgie-Eisenbahnen, meint er und sprudelt sofort weiter. „Bei der Pinzgauer Lokalbahn gibt es insgesamt noch vier 2095er, drei davon noch mit dem Original-Lack. Und eine haben wir an die Zillertalbahn vermietet, sie trägt die SLB-Lackierung von 2008.“ Natürlich ist Walter Stramitzer seinem Hobby, selbst LGB Modelle zu bauen, treu geblieben. Vorzugsweise solche, die es bisher bei LGB nicht gibt. „Das mach ich vor allem, wenn das Wetter schlecht ist und ich weder zum Skitourengehen noch zum Bergsteigen komme – das sind meine beiden anderen Hobbys.“ Doch zurück zu unserem Thema: „Seit fünf Jahren arbeite ich im Modellbau mit einem 3D-Drucker. Das funktioniert prima. Ich lass den Drucker allerdings nicht ganze Modelle produzieren, sondern nur viele kleine, sehr exakt gestaltete Einzelteile.“ Rund 300 solcher Teile gehören dazu, um ein Modell entstehen zu lassen. „Und eine Dampflok hat ungefähr 1.200 Nieten. Die Bohrlöcher dafür lass ich auch gleich im Drucker machen. Beim Umgang mit der Materie kommt mir zugute, dass ich in Mathe ganz gut bin und etwas von Vektorrechnung verstehe.“ Ob ihm das nicht gelegentlich zu viel wird? „Überhaupt nicht. Ich mach's einfach gerne.“



**Doppeljubiläum:** Die Diesellokreihe 2095 feiert in diesem Jahr ihren 65. Geburtstag. Neu lackiert zeigt sich die Vs72 (2095.4). Im Bild oben zusammen mit der Vs71 (2095.01).



**Tolle Landschaft:** Die Nostalgiefahrten führen von Zell am See nach Niedersnill und zurück. Die PLB setzt die Mh.3 nach erfolgreicher Hauptuntersuchung wieder ein.

TEXT: HERBERT GRAB; FOTOS: LGB, PINZGAUER LOKALBAHN, KLAUS HIMMELREICH

## 50 Jahre Amtrak

In den frühen 1970er-Jahren übertrug die USA der National Railroad Passenger Corporation großteils den Personenverkehr im ganzen Land. Die halbstaatliche Behörde vermarktete ihr Angebot unter dem Namen „Amtrak“, das bald zum Markenzeichen weltweit für den Bahnverkehr auf Langstrecken wurde. LGB feiert das Jubiläum mit einem erstmals gefertigten Modell der Diesellok AMD 103 „Genesis“ und einer Sonderausführung der Lok Nr. 108. Im Vorbild bringen es die Loks auf eine Motorleistung zwischen 3.200 und 4.250 PS und eine Spitzengeschwindigkeit von 166 bis 177 Kilometern pro Stunde. Den gesamten Zug komplettieren Amfleet-Personenwagen und ein Amtrak-Gepäckwagen. Wodurch sich die Vorbildloks und die Modelle im Detail auszeichnen, erläutern wir ausführlich in der nächsten Ausgabe der LGB Depesche.



## Neue Topanlage

Die aktuelle Anlage von Arndt Stockhammer (siehe Bericht auf den Seiten 12 bis 19) zeigt, wie viel Fahrspaß eine LGB Anlage bieten kann. Egal, ob Spielbahn oder thematisch ausgerichtete Anlage (Rhätische Bahn, Harzer- oder Sächsische Schmalspurbahn) – der Fantasie der Erbauer sind keine Grenzen gesetzt. Auch in der neuen Ausgabe stellen wir wieder eine Anlage vor: Lassen Sie sich überraschen. Zudem geben wir einen Überblick über Veranstaltungen, bei denen LGB vor Ort war.



## LGB Freilandanlage

Die Freilandanlage am Märklineum ist immer einen Besuch wert. Auf einer Fläche von 120 Quadratmetern entstand am Stammwerk in Göppingen eine Gleisanlage mit über 370 Metern Schienenlänge, 34 Weichen, drei Bahnhöfen, mehreren Schattenbahnhöfen sowie zahlreichen Brücken und Tunnels. Nach dem Unterbau und dem Aufbau des Gebirges – hier experimentierte das Anlagenteam mit verschiedenen Materialien, um eine wetterfeste Grundlage für die über zwei Meter hohe Formation zu bekommen – widmen wir uns jetzt in Folge 4 unseres Porträts den Teichanlagen und der Begrünung.

Hinweis: Aus Gründen der Aktualität kann es bei einzelnen Themen zu Änderungen kommen.

Die nächste LGB Depesche  
erscheint Anfang August 2023



# Dampf- & Nostalgiefahrten

Ein Stück Bahngeschichte  
[www.rhb.ch/bahnerlebnisse](http://www.rhb.ch/bahnerlebnisse)



## Nostalgische fahrplanmässige Fahrten Davos Platz – Filisur

Geniessen Sie vom 13. Mai bis 29. Oktober 2023 eine Fahrt mit der Kult-Lokomotive Krokodil zusammen mit nostalgischen Holzwagen auf der wildromantischen Strecke.



## Erlebniszug Rheinschlucht

Bahnen Sie sich Ihren Weg durch die eindrückliche Rheinschlucht. Reisen Sie vom 22. April bis zum 22. Oktober 2023 immer samstags und sonntags in den offenen Aussichtswagen ab Landquart nach Ilanz.



## Erlebniszug Alp Grüm

Vom 12. Juli bis 3. August 2023 haben Sie die Möglichkeit, wöchentlich an zwei Tagen mit der nostalgischen Berninabahn von Poschiavo nach Alp Grüm bis St. Moritz und zurückzureisen.



## Glacier Pullman Express Einfach luxuriös

Während zwei Tagen reisen Sie in den stilecht restaurierten Alpine Classic Pullmanwagen von St. Moritz nach Zermatt – oder umgekehrt.



## Dampffahrten – Mit Schall und Rauch durch Graubünden

Es zischt und dampft: Die Dampflokomotiven der RhB fahren mit der Kraft von Feuer und Wasser.



## Charterwagen – Ihr Anlass in unserem Zug

Mit der Rhätischen Bahn lassen sich Anlass und Reise perfekt verbinden. Mit unseren Charterwagen wird Ihre Reise zum echten Plus.



## Gourmino Die rollende Versuchung

Eine bezaubernde Landschaft vor Augen, feinste Düfte in der Nase – Gaumenfreuden! Das gibt es in den rollenden Nostalgierestaurants.



## Offene Aussichtswagen Frischer Wind um die Ohren

Die Cabrio-Wagen der RhB fahren im Sommer zwischen Davos – Filisur, St. Moritz und Tirano, auf der Arosalinie und im Erlebniszug Rheinschlucht – Frischluft und beste Aussichten inklusive.

## Beratung / Reservierung / Verkauf

### Railservice der Rhätischen Bahn

Tel +41 81 288 65 65  
railservice@rhb.ch  
[www.rhb.ch/bahnerlebnisse](http://www.rhb.ch/bahnerlebnisse)

### Für Dampffahrten auch beim Verein Dampffreunde der Rhätischen Bahn

Tel +41 79 610 46 72  
[www.dampfvereinrhb.ch](http://www.dampfvereinrhb.ch)

NEU

POLA G



Jetzt wird angebaut!

# Neues für Ihren Garten!

330861  
BAHNHOF  
»LAVIN«



ab 03/23

1:22,5

Der POLA G-Neuheitenprospekt 2023 ist  
im Fachhandel oder direkt über FALLER  
erhältlich.

Gebr. FALLER GmbH  
Kreuzstraße 9 · 78148 Gütenbach

faller.de